



Bruksela, dnia 19.6.2019 r.  
SWD(2019) 283 final

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**

**Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 —  
Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”**

# Dokument roboczy służb Komisji

## Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”

### 1. Wprowadzenie

W maju 2018 r. Komisja Europejska przedstawiła w **pakiecie „Europa w ruchu”** nowe podejście do unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>1</sup> wraz ze średnioterminowym **strategicznym planem działania**<sup>2</sup>. Celem niniejszego dokumentu roboczego służb Komisji jest określenie, w jaki sposób nowa polityka znajduje swoje odzwierciedlenie w działaniach.

Liczba osób, które giną w wypadkach drogowych na całym świecie, nadal rośnie. Według sprawozdania WHO na temat sytuacji na świecie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>3</sup> w samym 2016 r. wyniosła ona 1,35 miliona. Oznacza to, że na całym świecie więcej ludzi ginie w wyniku obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych niż z powodu HIV/AIDS, gruźlicy lub chorób biegunkowych. Obecnie wypadki drogowe to **najczęstsza przyczyna śmierci dzieci i młodzieży** w wieku od 5 do 29 lat na całym świecie.

W zestawieniu z sytuacją globalną Europa wypada całkiem dobrze, dzięki zdecydowanym działaniom na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. W latach 2001–2010 liczba śmiertelnych wypadków na drogach w UE spadła o 43%, a w latach 2010–2018 – o kolejne 21%. Jednak w 2018 r. **25 100 osób straciło życie na unijnych drogach**, a około **135 000 osób odniosło poważne obrażenia**<sup>4</sup>. Jest to niedopuszczalna i niepotrzebna cena, jaką ludzie i społeczeństwo płacą za mobilność. W nowym badaniu oszacowano, że w samym tylko aspekcie finansowym roczny koszt wypadków drogowych w UE wynosi około 280 miliardów EUR, co odpowiada około 2% PKB<sup>5</sup>.

Ponadto w UE rozumianej jako całość postęp w zakresie zmniejszenia wskaźnika śmiertelności wypadków drogowych **uległ w ostatnich latach spowolnieniu**. Wydaje się mało prawdopodobne, by udało się osiągnąć średnioterminowy cel zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych na drogach o połowę w latach 2010–2020<sup>6</sup>. Jeszcze mniejsze postępy odnotowano w zapobieganiu poważnym obrażeniom<sup>7</sup>.

W niektórych państwach osiągających dobre wyniki liczba ofiar śmiertelnych w ostatnich latach wręcz wzrosła. Choć można spodziewać się pewnych wahań, zwłaszcza gdy

---

<sup>1</sup> Komisja Europejska (2018), komunikat “Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”, COM(2018) 293 final.

<sup>2</sup> Załączniki I do komunikatu ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF))

<sup>3</sup> Światowa Organizacja Zdrowia (2018 r.), „Global Status Report on Road Safety”:  
[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)

<sup>4</sup> Komisja Europejska (4 kwietnia 2019 r.), Publikacja wstępnych danych statystycznych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2018 r.: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-1951\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm)

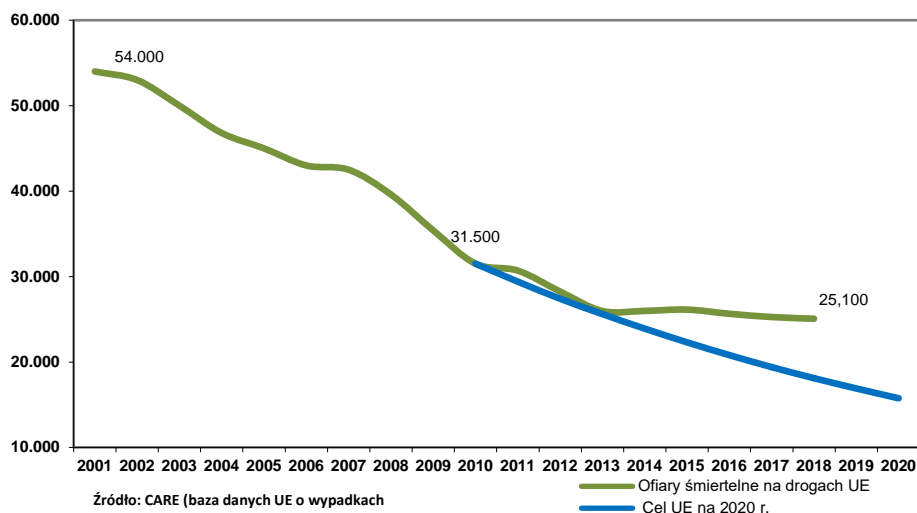
<sup>5</sup> Komisja Europejska (2019 r.), Handbook on the External Costs of Transport [Podręcznik dotyczący kosztów zewnętrznych transportu] ([https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en))

<sup>6</sup> Komisja Europejska (2010 r.), komunikat “W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, COM(2010) 389 final.

<sup>7</sup> Podczas gdy liczba ofiar śmiertelnych spadła w latach 2010–2017 o 20%, w tym samym okresie liczba poważnych obrażeń (zgodnie z doniesieniami policji) zmniejszyła się o zaledwie około 5%.

bezwzględne dane liczbowe i zakres próby są niewielkie, te przypadki wymagają dalszej analizy na szczeblu krajowym i unijnym oraz analizy zmian dotyczących rodzajów wypadków i uczestniczących w nich grup użytkowników, aby umożliwić terminową i skuteczną odpowiedź polityczną.

Rys. 1: Zmiany w liczbie śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE i cele na lata 2001–2020



UE potwierdziła swój ambitny cel długoterminowy osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych do 2050 r.<sup>8</sup> („wizja zero”). Popierając **oświadczenie z Valletty z marca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego**<sup>9</sup> w konkluzjach Rady, unijni ministrowie transportu ustalili również, po raz pierwszy, cel **ograniczenia liczby poważnych obrażeń** w UE do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2020 r.

Aby zbliżyć się do realizacji tych celów, w komunikacie „Europa w ruchu” zawarto **nowe podejście**.

Po pierwsze, **sposób myślenia** przewidziany w „wizji zero” musi zakorzenić się w większym stopniu niż dotychczas – zarówno wśród decydentów, jak i całego społeczeństwa. Wypadki drogowe to „cisi zabójcy”, ponieważ są one często niezauważane przez sferę publiczną, choć w sumie w samej Europie każdego tygodnia ginie w nich tyle ludzi, ile może wejść na pokład jumbo jeta, tj. około 500. Nie akceptujemy wypadków śmiertelnych w powietrzu i nie powinniśmy dłużej akceptować ich na drogach – przesłanka zakładająca, że żadna utrata życia nie jest dopuszczalna, musi leżeć u podstaw wszelkich decyzji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Po drugie, musimy wdrożyć **„bezpieczny system”** na szczeblu unijnym. Poniżej w rozdziale 3 przedstawiono tę kwestię w sposób bardziej szczegółowy. Najważniejszymi elementami jest zapewnienie bezpiecznych pojazdów, bezpiecznej infrastruktury, bezpiecznego użytkownika dróg (prędkość, trzeźwość na drodze, zapinanie pasów bezpieczeństwa i zakładanie kasków)

<sup>8</sup> Komisja Europejska (2011 r.), Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, COM(2011) 144 final.

<sup>9</sup> Rada Unii Europejskiej (2017 r.), Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty (Valetta, 28–29 marca 2017 r.), 9994/17, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pl/pdf>

oraz lepszej opieki po wypadku, które stanowią dawno stwierdzone i ważne czynniki w podejściu opartym na „bezpiecznym systemie”.

Po trzecie, musimy być gotowi stawić czoła **nowym trendom** takim jak coraz częstsze zjawisko rozpraszania uwagi przez urządzenia przenośne. Niektóre osiągnięcia technologiczne, przede wszystkim w dziedzinie **jakości sieci połączeń i automatyzacji**, w przyszłości stworzą nowe możliwości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszając rolę ludzkich błędów. Najlepsze maszyny nie są jeszcze jednak nawet w zbliżonym stopniu tak dobre jak ich ludzkie odpowiedniki, i – co najmniej w fazie przejściowej – powstają nowe zagrożenia związane, przykładowo, z obecnością pojazdów o szerokim wachlarzu różnorodnych zautomatyzowanych i połączonych funkcji w ruchu mieszanym z „tradycyjnymi” pojazdami i niechronionymi użytkownikami drogi, takimi jak motocykliści, rowerzyści i piesi.

Automatyzacja oraz **gospodarka dzielenia się** (na przykład systemy wspólnego korzystania z samochodów i rowerów) oraz stały rozwój nowym form mobilności osobistej (na przykład – przynajmniej w 2019 r. – elektryczne hulajnogi) również zapewniają nowe możliwości w zakresie zmniejszania zagęszczenia ruchu, zwłaszcza na obszarach miejskich. Choć te warianty transportu są ekscytujące i bardziej przyjazne środowisku, musimy również zapewnić, aby były bezpieczne. Miasta są w szczególnie dobrym położeniu, aby wypracować **synergie między bezpieczeństwem a środkami na rzecz zrównoważonego rozwoju**: na przykład rzadsze korzystanie z samochodów w miastach wraz z bezpieczniejszymi warunkami dla pieszych i rowerzystów zmniejszy emisję CO<sub>2</sub>, poprawi jakość powietrza i obniży zagęszczenie ruchu – i pomoże uczynić społeczeństwo bardziej aktywnym i zdrowszym. Podobne synergie można znaleźć przy okazji zapewnienia bezpiecznego i przystępnego cenowo dostępu do mobilności **wszystkim członkom społeczeństwa**, zwłaszcza osobom niepełnosprawnym i rosnącemu odsetkowi osób starszych. Ponadto więcej uwagi poświęca się obecnie aspektom bezpieczeństwa ruchu drogowego związanym z **placią** (na przykład w nowym teście zderzeniowym, w którym uwaga skupia się na systemach ograniczania ruchu i który wejdzie w życie w 2022 r., wykorzystywany będzie również manekin imitujący kobietę).

W stosownych przypadkach Komisja będzie w dalszym ciągu tworzyć prawodawstwo, tak jak wcześniej. Uzupełnimy te wysiłki o zintensyfikowane **starania w ramach bliższej współpracy** w celu wypracowania skuteczniejszych polityk bezpieczeństwa ruchu drogowego ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i z wykorzystaniem badań naukowych i innowacji, aby przygotować i przetestować nowe rozwiązania oparte na polityce.

Wreszcie te refleksje dotyczące szczebla unijnego mają na celu również zapewnienie wkładu w **globalną debatę na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego** w kluczowym momencie „dekady działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” ogłoszonej przez ONZ na lata 2010–2020, w trakcie intensywnych przygotowań do 3. Globalnej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, która odbędzie się w Sztokholmie (19–20 lutego 2020 r.). Nie chodzi tu jedynie o ustanowienie nowych ram i celów dotyczących zapobiegania zgonom i obrażeniom na drogach na całym świecie w nadchodzącym dziesięcioleciu, lecz o silniejsze osadzenie kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w celach zrównoważonego rozwoju.

## 2. Ocena unijnych kierunków polityki w zakresie bezpieczeństwa drogowego na lata 2011–2020.

W dokumencie „kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”<sup>10</sup> ustanowiono **ramy działań na szczeblu unijnym** w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w obecnym dziesięcioleciu, z uwzględnieniem, że **kompetencje w zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego** między UE a państwami członkowskimi są **rozdzielone**. W kierunkach polityki ustalono strategiczny cel obniżenia liczby śmiertelnych wypadków drogowych o 50% w latach 2010–2020 oraz podjęcia działań w **siedmiu obszarach docelowych** (edukacja i szkolenie użytkowników dróg, egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, bezpieczniejsza infrastruktura drogowa, bezpieczniejsze pojazdy, nowoczesne technologie, podejmowanie działań w odpowiedzi na obrażenia i sytuacje nadzwyczajne, ochrona niechronionych użytkowników dróg).

W 2015 r. w **ocenie okresowej**<sup>11</sup> stwierdzono, że unijne prace w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są zasadniczo na właściwym torze. Działania na szczeblu unijnym wykazywały wartość dodaną oraz miały duże szanse przyspieszyć zmiany, zwłaszcza w państwach członkowskich o względnie niskich poziomach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Aby osiągnąć cel strategiczny, potrzebne były dalsze starania, ponieważ kilka działań nie zostało ukończonych ani nie podjęto w związku z nimi kolejnych kroków. Działania na szczeblu państw członkowskich miały jednak największy potencjał zapewnienia szybkiej poprawy, na przykład w zakresie lepszego egzekwowania przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza w odniesieniu do wykroczeń polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości. Mając na uwadze, że liczba poważnych obrażeń nie malała tak szybko jak liczba wypadków śmiertelnych (częściowo z uwagi na fakt, że niektóre przypadki zapobiegnięcia zgonom dzięki między innymi bezpieczniejszym pojazdom i lepszemu opiece po wypadku zwiększyły liczbę poważnych obrażeń), w ocenie sugeruje się, że określony cel zmniejszenia liczby poważnych obrażeń może stanowić uzupełnienie celu w zakresie zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych. Zalecono również zwrócenie szczególnej uwagi na środki dla użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki oraz na zapewnienie spójności z innymi celami polityki, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii związanych ze środowiskiem, gospodarką, zdrowiem i społeczeństwem.

W zakończonej na początku 2018 r. **analizie technicznej**<sup>12</sup> zaktualizowano ocenę okresową oraz przeanalizowano zakres działań przeprowadzonych w okresie realizacji strategii. Wskazano w niej oczekiwane skutki unijnych inicjatyw dla zaawansowanych systemów ABS w motocyklach, transgranicznego egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego oraz automatycznego paneuropejskiego pokładowego systemu powiadamiania o wypadkach „eCall”. Zauważono jednak także, że wiele działań wciąż znajdowało się w fazie realizacji i istniało niewielkie prawdopodobieństwo, że przyniosą one istotne skutki przed 2020 r., a także że stopień ich wdrożenia na poziomie państw członkowskich był

<sup>10</sup> Komisja Europejska (2010 r.), komunikat “W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”, COM(2010) 389 final.

<sup>11</sup> Komisja Europejska (2015 r.), Ocena okresowa kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim\\_eval\\_2011\\_2020/interim\\_eval.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim_eval_2011_2020/interim_eval.pdf)

<sup>12</sup> Jeanne Breen Consulting (2018 r.), Badanie „Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030” [„Prace przygotowawcze do realizacji unijnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2020–2030”], <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>

zróznicowany. We wnioskach analizy stwierdzono, że występuje znaczne pole do podjęcia dalszych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, celów w tej dziedzinie oraz odnośnej strategii opartej na dowodach w ramach ogólnego podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”. Zalecono, żeby **zwrócić większą uwagę** na kwestię zapobiegania zgonom i poważnym obrażeniom oraz ograniczenia ich liczby, kwestię realizacji ram w sposób sprzyjający włączeniu społecznemu oraz rozszerzenia ich zakresu w celu dostosowania go do innych celów społecznych, aby zwiększyć potencjał i inwestycje w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto zalecono opracowanie nowych celów przejściowych w drodze do „wizji zero” oraz szeregu **kluczowych wskaźników efektywności** dla bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu europejskim, które będą bezpośrednio związane z zapobieganiem zgonom i poważnym obrażeniom, co ma na celu skupienie się na strategii interwencyjnej i jej realizacji.

### 3. Podejście oparte na „bezpiecznym systemie” na szczeblu unijnym

W związku z powyższym Komisja postanowiła, że podstawą jej **ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030** będzie podejście oparte na „bezpiecznym systemie”. Podejście to, wywodzące się z najlepszych praktyk europejskich i zalecane obecnie na całym świecie przez Światową Organizację Zdrowia, stanowi przekształcenie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez skupienie się na zapobieganiu zgonom i poważnym obrażeniom.

#### 3.1 Bezpieczny system

Zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie” śmierć i poważne obrażenia w wypadkach drogowych nie są nieuniknioną ceną za mobilność. Wypadki będą nadal występować, **ale zgonom i poważnym obrażeniom można w dużej mierze zapobiec**. Celem podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” jest zapewnienie systemu ruchu drogowego, który umożliwia korektę błędów. Dopuszcza się w jego ramach, że ludzie będą popełniać błędy, i wezwano do wprowadzenia wielowarstwowej kombinacji środków ukierunkowanych na zapobieganie przypadkom śmierci wskutek tych błędów, uwzględniając fizykę narażenia człowieka. Lepiej zaprojektowane pojazdy, usprawniona infrastruktura drogowa, niższe prędkości to niektóre z czynników, które mogą ograniczyć skutki wypadków. Razem powinny one stworzyć warstwę ochronną, która zapewni, by – jeżeli jeden z elementów zawiedzie – inny zapobiegł gorszym skutkom. Podejście to obejmuje działania wielosektorowe i multidyscyplinarne oraz zarządzanie poprzez cele, w tym cele określone w czasie i śledzenie postępów.

#### 3.2 Cele i śledzenie postępów

Wszystkie prace realizowane w ramach podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” opierają się na ramach wykonania z hierarchią celów. W komunikacie „Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”<sup>13</sup> z maja 2018 r. **potwierdzono długoterminowy cel UE** osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych

---

<sup>13</sup> Komisja Europejska (2018), komunikat „Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”, COM(2018) 293 final.



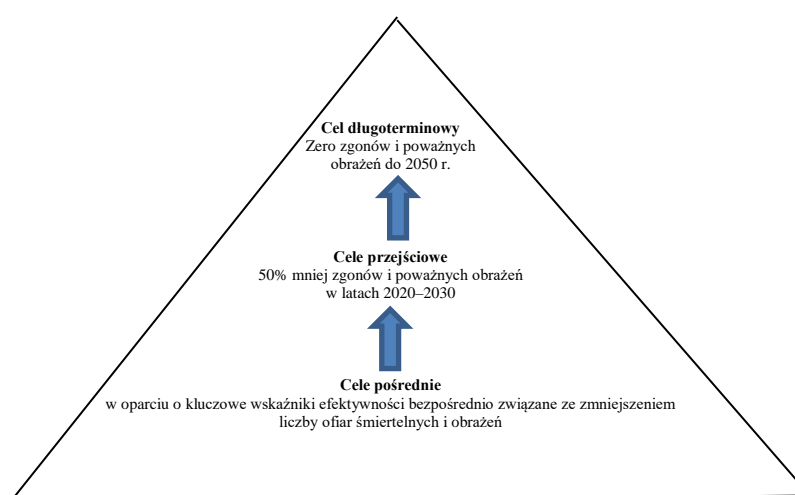
w transporcie drogowym do 2050 r. oraz dodano, że taki sam cel powinien zostać zrealizowany w odniesieniu do poważnych obrażeń. Zaproponowano również **nowe cele przejściowe** zakładające zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych i poważnych obrażeń o 50% w latach 2020–2030, zgodnie z zaleceniami z oświadczenia z Valletty.

Najbardziej podstawowymi i najważniejszymi wskaźnikami na potrzeby pomiaru postępów są oczywiście wskaźniki rezultatu dotyczące zgonów i poważnych obrażeń, które będą nadal dokładnie monitorowane. Ponieważ podejście oparte na „bezpiecznym systemie” zakłada jednak uzyskanie zdecydowanie większego zrozumienia poszczególnych kwestii, które wpływają na ogólne wyniki w zakresie bezpieczeństwa, Komisja opracowała w ścisłej współpracy z ekspertami z państw członkowskich **pierwszy zestaw kluczowych wskaźników efektywności** (zob. rozdział 4 i załącznik 1), które z czasem zostaną uzupełnione i dopracowane.

Zgłaszanie Komisji niezbędnych danych jest dobrowolne dla państw członkowskich. W związku z tym powodzenie tego przedsięwzięcia będzie zależać od pełnego zaangażowania się państw członkowskich, zgodnie z poziomem ambicji wyrażonym przez unijnych ministrów transportu w oświadczeniu z Valletty. Kilka państw członkowskich zaczęło już stosować niektóre lub wszystkie wskaźniki w swoich politykach krajowych. W każdym przypadku, aby ułatwić wdrażanie, w odniesieniu do niektórych wskaźników proponowane są różne rozwiązania. W przypadku znaczących rozbieżności w krajowych podejściach chcemy zachować najlepsze krajowe praktyki, dlatego państwom członkowskim pozostawia się możliwie najwięcej swobody w doborze dokładnej metodyki, przy czym muszą pamiętać, że celem jest gromadzenie porównywalnych danych. Ponadto **Komisja zapewnia państwom członkowskim wsparcie finansowe**, aby usprawnić pracę nad metodyką i pomiarami<sup>14</sup>.

Wstępna lista kluczowych wskaźników efektywności to tylko punkt wyjścia. Będzie ona aktywnym przedsięwzięciem – prace nad dalszym rozwojem niektórych wskaźników będą kontynuowane oraz z czasem dodane zostaną nowe wskaźniki.

Rys. 2: Hierarchia wyników „bezpiecznego systemu” na szczeblu unijnym



<sup>14</sup> Komitet instrumentu „Łącząc Europę” zgodził się przeznaczyć w tym celu w ramach działań wspierających kwotę 5 mln EUR.

### 3.3 Wspólna odpowiedzialność

Doświadczenie pokazuje, że aby podejście oparte na „bezpiecznym systemie” działało, **wszyscy uczestnicy muszą odgrywać swoje role** w sposób skoordynowany. Organy publiczne ze wszystkich sektorów związanych z celami bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym z sektora transportu i infrastruktury, środowiska, edukacji, zdrowia publicznego, sprawiedliwości i turystyki oraz policja, muszą ściśle ze sobą współpracować na wszystkich szczeblach. Co więcej, wszystkie zainteresowane strony mają do odegrania kluczowe role: przemysł (w tym zakłady ubezpieczeń), stowarzyszenia użytkowników, organizacje pozarządowe, szkoły, badacze i wiele innych podmiotów.

To samo dotyczy również podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” na szczeblu unijnym. Wdrażanie ram nadzoruje **grupa wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego**, w skład której wchodzi wysokiej rangi przedstawiciele wszystkich administracji krajowych oraz której rola została rozszerzona o **doradztwo strategiczne** i przekazywanie regularnych informacji zwrotnych na podstawie zweryfikowanych i przejrzystych metod działania. Jedno spotkanie grupy w ciągu roku jest obecnie otwarte dla zainteresowanych stron, a ponadto Komisja zamierza co dwa lata organizować konferencje dotyczące wyników (zob. rozdział 6).

Komisja prowadzi również w sposób bardziej systematyczny działania koordynacyjne na szczeblu kadry kierowniczej wyższego szczebla, z udziałem wszystkich dyrekcji generalnych, związane z politykami dotyczącymi celów bezpieczeństwa ruchu drogowego, aby kierować działaniami ramowymi oraz wszelkimi przyszłymi, dodatkowymi inicjatywami politycznymi, które z nich wynikają.

Aby połączyć poszczególne aspekty pracy oraz zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w UE, jak i na całym świecie, unijna komisarz do spraw transportu powołała  **europejskiego koordynatora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i powiązanych aspektów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju**.

W komunikacie „Europa w ruchu” Komisja wezwała również **wszystkie sektory do podjęcia dobrowolnych zobowiązań**, aby dostosować się do celu unijnego. Jako przykłady w komunikacie zasugerowano ewentualne wkłady od producentów (np. przy opracowywaniu i sprzedaży nowych modeli pojazdów), ubezpieczycieli (np. zmiany w strukturze składek), sektora edukacji (np. włączenie bezpieczeństwa ruchu drogowego do zwykłych programów nauczania), szkół jazdy (np. szkolenie nowych i obecnych kierowców i motocyklistów w zakresie nowych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego), przewoźników, kierowców zawodowych, wypożyczalni samochodów i innych przedsiębiorstw (np. wypracowanie kultury korporacyjnej bezpieczeństwa pracy) i miast (np. za pośrednictwem zamówień publicznych).

W odpowiedzi na to wezwanie **koalicja producentów pojazdów, dostawców części samochodowych i klubów automobilowych podpisała już zobowiązanie**<sup>15</sup> do wkładu na rzecz „wizji zero” do 2050 r., którego środki obejmują ukierunkowane kampanie uświadamiające, działania badawcze ukierunkowane na wprowadzanie technologii na rynek i informowanie kierowców o skutecznym wykorzystywaniu technologii zapewniających bezpieczeństwo pojazdów.

---

<sup>15</sup> <https://www.acea.be/press-releases/article/broad-road-safety-coalition-commits-to-work-towards-zero-traffic-fatalities>



Komisja zapewni widoczność tego rodzaju zobowiązań w ramach w **Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego**<sup>16</sup>, największej platformy społeczeństwa obywatelskiego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie, która jest obecnie reorganizowana.

Komisja zainicjowała również, we współpracy z Europejską Radą Bezpieczeństwa Transportu, program „**unijna wymiana informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego**” – program budowania zdolności i współpracy partnerskiej, który wstępnie koncentruje się na sześciu państwach członkowskich<sup>17</sup>, a jego głównym założeniem jest polepszenie wyników w zakresie bezpieczeństwa drogowego w tych państwach, i który jest możliwy dzięki projektowi pilotażowemu Parlamentu Europejskiego.

#### Komisja

- przygotowała w bliskiej współpracy z państwami członkowskimi listę kluczowych wskaźników efektywności związanych z oczekiwanymi wynikami;
- rozszerzyła mandat grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego, aby obejmował strategiczne doradztwo i regularne przekazywanie informacji zwrotnych;
- powołała europejskiego koordynatora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i powiązanych aspektów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju; oraz
- przygotowuje nagrodę „Bezpieczne Miasto”.

W okresie obowiązywania ram Komisja będzie proaktywnie współpracować z państwami członkowskimi i wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu monitorowania i przyspieszania osiągniętych postępów, na przykład organizując raz na dwa lata konferencje dotyczące wyników i propagując dobrowolne zobowiązania, w szczególności w kontekście wzmocnionej Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### 3.4 Finansowanie ze środków UE

Finansowanie UE stanowi ważną siłę napędową przy przygotowaniu przyszłych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w przyspieszaniu realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE, w szczególności w państwach, które nie osiągają dobrych wyników w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego. W unijnych programach ramowych w zakresie badań naukowych i innowacji zajęto się wyzwaniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a projekty badawcze mają znaczny wkład w przygotowywanie nowych rozwiązań<sup>18</sup>. Inwestycje na względnie małą skalę w środki wdrożeniowe mogą mieć duże znaczenie, co pokazał niedawno przypadek słowackiego przedsiębiorstwa drogowego, które ulepszyło 327 km autostrad dzięki programowi tanich

<sup>16</sup> [http://erscharter.eu/node\\_pl](http://erscharter.eu/node_pl)

<sup>17</sup> Uczestniczące państwa członkowskie to Rumunia, Bułgaria, Portugalia, Grecja, Polska i Litwa.

<sup>18</sup> W latach 2002–2017 na badania naukowe i innowacje w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego przeznaczono około 172 mld EUR. Obszerna lista projektów i ich wyników jest dostępna w sprawozdaniu TRIMIS dotyczącym bezpieczeństwa transportu: <https://trimis.ec.europa.eu/content/trip-research-theme-analysis-report-transport-safety>

środków o wartości 40 mln EUR, co w ciągu 20 lat pozwoli uniknąć około 355 zgonów i poważnych obrażeń<sup>19</sup>.

Istnieją już różnorodne rozwiązania w zakresie finansowania, takie jak **fundusze regionalne** (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Fundusz Spójności) oraz **instrument „Łącząc Europę”**. Dotychczas z tych możliwości korzystano jednak w ograniczony sposób. Wiedza na temat poszczególnych instrumentów jest niewielka, a sytuację pogarsza złożoność otoczenia finansowego. W perspektywie długoterminowej istotne będzie zapewnianie stabilności i spójności rozwiązań finansowania na rzecz modernizacji infrastruktury, innych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także budowania zdolności.

W marcu 2019 r. Komisja i Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) uruchomiły pierwszą konkretną inicjatywę – „**Platformę na rzecz Bezpieczniejszego Transportu**”, punkt kompleksowej obsługi w zakresie inwestycji w bezpieczeństwo ruchu drogowego pod auspicjami Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego (ECDI)<sup>20</sup>. Szczegółowe zadania platformy obejmują podnoszenie świadomości na temat istniejących instrumentów finansowania i instrumentów finansowych, zapewnianie dostosowanych porad i wsparcia technicznego w związku z projektami inwestycyjnymi oraz programy monitorowania i identyfikowanie dalszych potrzeb inwestycyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto unijni współustawodawcy zgodzili się zapewnić większą jasność co do kwalifikowalności działań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w przyszłych instrumentach (**InvestEU<sup>21</sup> i rozporządzenie CEF2**). Komisja zaproponowała również, żeby bezpieczeństwo ruchu drogowego zostało uwzględnione jako warunek sprzyjający we wspólnych zasadach dla **funduszy regionalnych** (w momencie sporządzania niniejszego dokumentu negocjacje wciąż trwały).

Finansowanie będzie również dostępne dla **dalszych badań** w ramach nowego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” (np. dalsze badania nad bezpiecznym przejściem na mobilność zautomatyzowaną, bezpieczeństwem pojazdów i infrastruktury lub nowymi technologiami wykrywania narkotyków).

---

<sup>19</sup> <https://www.eurorap.org/portfolio-items/before-and-after-study-of-motorway-upgrading-in-slovakia-2016/>

<sup>20</sup> <https://www.eib.org/en/press/all/2019-088-safer-transport-platform-eib-and-european-commission-join-forces-to-support-investments-in-transport-safety-with-special-focus-on-roads>

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme\\_pl](https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme_pl)

#### W kwestii **stwarzania możliwości i finansowania** Komisja

- opracowała nowe środki ukierunkowane na wsparcie budowania zdolności na szczeblu państw członkowskich, na przykład związanych ze strategiami opartymi na „bezpiecznym systemie” (metodyka pomiaru według kluczowych wskaźników efektywności) oraz programem współpracy (unijna wymiana informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego);
- będzie nadal zachęcać do korzystania z unijnego wsparcia finansowego w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na rzecz modernizacji infrastruktury pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w państwach członkowskich o stosunkowo niskim bezpieczeństwie ruchu drogowego, a także zachęca do wykorzystywania instrumentu „Łącząc Europę”;
- opracowała, we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, „Platformę na rzecz Bezpieczniejszego Transportu”;
- usprawnia i wzmacnia wsparcie finansowe na rzecz działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (m.in. wspólne transgraniczne działania w zakresie egzekwowania prawa ruchu drogowego organizowane we współpracy między organami policyjnymi oraz współpraca międzynarodowa) w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, mając na względzie komplementarny charakter poszczególnych instrumentów finansowania; oraz
- wzmacnia badania naukowe i innowacje potrzebne do rozwoju i wdrożenia strategii opartych na „bezpiecznym systemie”, zwłaszcza w kontekście nowego unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa”.

## 4. Główne obszary interwencji i pomiary

Zasada **zarządzania poprzez cele** zapewnia jasno określone najważniejsze zadanie. Komisja wspomaga rozpowszechnianie wiedzy i najlepszych praktyk oraz, w stosownych przypadkach, zapewni zalecenia lub prawodawstwo.

Na podstawie porad od wiodących ekspertów i po obszernych konsultacjach z zainteresowanymi stronami w komunikacie i strategicznym planie działania „Europa w ruchu” przedstawiono **zbiór zagadnień**, co ma na celu zajęcie się największymi wyzwaniami w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a mianowicie: (1) bezpieczeństwo infrastruktury, (2) bezpieczeństwo pojazdów, (3) bezpieczne użytkowanie dróg, w tym prędkość, alkohol i narkotyki, rozpraszanie uwagi oraz korzystanie z wyposażenia ochronnego, (4) służby ratownicze. Podstawowe kwestie horyzontalne, które są związane ze wszystkimi zagadnieniami, to egzekwowanie przepisów i szkolenie.

#### 4.1 Infrastruktura – bezpieczne drogi i pobocza

Szacuje się, że infrastruktura drogowa i okolice dróg są czynnikiem, który przyczynia się do ponad 30% wypadków<sup>22</sup>. Dobrze zaprojektowane i właściwie utrzymywane drogi mogą zmniejszyć prawdopodobieństwo wypadków drogowych, podczas gdy **drogi umożliwiające korektę błędu** (drogi położone zgodnie z zasadami „bezpiecznego systemu”, np. z rozdzielającymi barierami ochronnymi, dzięki którym błędy za kierownicą nie muszą w każdym przypadku prowadzić do poważnych konsekwencji) mogą zmniejszyć dotkliwość wypadków, do których dochodzi.

Systemowe **przygotowywanie map ryzyka i rating bezpieczeństwa**, czyli *proaktywne* oceny jako dodatek do bardziej tradycyjnej *reaktywnej* analizy miejsc, w których najczęściej dochodzi do wypadków, stanowią użyteczne narzędzia do oceny jakości bezpieczeństwa sieci dróg i ukierunkowywania inwestycji. Europejski Program Oceny Dróg (**EuroRAP**), międzynarodowa organizacja klubów automobilowych, organów administracji drogowej i badaczy nienastawiona na zysk, realizuje programy oceny dróg w wielu państwach członkowskich. W ramach tych programów bezpieczeństwo dróg i odcinków dróg poddawane jest ocenie w skali od 1 do 5 gwiazdek. Niektóre państwa członkowskie wypracowały własne metody oceny.

W niedawno uzgodnionej zmianie unijnych zasad bezpieczeństwa infrastruktury<sup>23</sup> UE zezwoliła na przygotowywanie map ryzyka i rating bezpieczeństwa w odniesieniu do dróg strategicznej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), autostrad i dróg głównych, nie wskazując żadnej określonej metodyki. Komisja będzie jednak blisko współpracować z ekspertami z państw członkowskich w celu wypracowania wspólnej metodyki.

Ponadto zmienione zasady torują drogę dla wyższego stopnia automatyzacji pojazdów, inicjując prace ukierunkowane na specyfikacje dotyczące **skuteczności znaków i oznaczeń drogowych**, w tym ich rozmieszczenia, widoczności i odblaskowości. Już teraz jest to istotna kwestia dla funkcjonowania systemów wspomaganie kierowcy, takich jak inteligentne dostosowywanie prędkości (w przypadku znaków ograniczenia prędkości) oraz system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (w przypadku znaków poziomych), która będzie stawać się coraz ważniejsza wraz ze wzrostem poziomu automatyzacji. Według oceny skutków Komisji nowe zasady mogą pomóc uratować aż do 3 200 istnień ludzkich i uniknąć 20 700 poważnych obrażeń do 2030 r.

---

<sup>22</sup> Duńska Rada ds. Badania Wypadków Drogowych (2014 r.), „Why do road traffic accidents happen?” [Dlaczego wypadki drogowe się zdarzają?]; Elvik, Hove i inni (2012 r.), „The Handbook of Road Safety Measures” [Przewodnik po środkach bezpieczeństwa ruchu drogowego].

<sup>23</sup> Zmiana dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania infrastrukturą drogową (jeszcze nieopublikowana): [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEX-19-1377\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEX-19-1377_en.htm)

#### W kwestii bezpieczeństwa infrastruktury Komisja

- powołuje grupę ekspertów, których zadaniem będzie opracowanie ram klasyfikacji dróg i lepsze dostosowanie ograniczeń prędkości do projektu i układu dróg zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie”;
- ułatwi wymianę doświadczeń z zakresu metodyki opartych na „bezpiecznym systemie” między profesjonalistami (np. na forum europejskich audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego);
- opublikuje wyniki ogólnosięciowej oceny bezpieczeństwa (rating bezpieczeństwa), której państwa członkowskie dokonają do końca 2024 r. zgodnie ze zmienioną dyrektywą w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej; oraz
- przeanalizuje potrzebę dalszych badań naukowych i innowacji w dziedzinie bezpieczeństwa infrastruktury, np. nowych technologii monitorowania warunków infrastruktury.

Kluczowy wskaźnik efektywności w zakresie infrastruktury drogowej powinien wyrażać  **jakość bezpieczeństwa sieci dróg** niezależnie od zachowania użytkowników drogi lub technologii pojazdu. Przed wdrożeniem ogólnosięciowego ratingu bezpieczeństwa wymaganego na podstawie nowych przepisów unijnych (których pierwsza pełna ocena przewidywana jest na koniec 2024 r.) oraz wobec braku uzgodnionej, wspólnej metodyki ratingu, wskaźnik tego rodzaju okazał się trudny do opracowania i konieczne są dalsze prace w celu ukształtowania go.

Służby Komisji będą współpracować z państwami członkowskimi nad zdefiniowaniem wskaźnika infrastruktury na podstawie:

#### **Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący infrastruktury:**

Odsetek odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego

Wskaźnik będzie opierać się na ratingu sieci lub metodyce oceny oraz będzie uwzględniać pokonaną odległość<sup>24</sup> lub inny wskaźnik zastępczy narażenia. Zostanie on zweryfikowany w toku bieżących prac na szczeblu eksperckim oraz ostatecznie zastąpiony ogólnosięciowym ratingiem bezpieczeństwa na podstawie nowych unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa infrastruktury.

## **4.2 Bezpieczne pojazdy**

W ostatnich kilku dziesięcioleciach UE miała duży wpływ na poprawę bezpieczeństwa pojazdów dzięki kolejnym wersjom rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów<sup>25</sup> oraz rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych<sup>26</sup>, w których zawarto obowiązkowe i najważniejsze wymogi bezpieczeństwa pojazdów sprzedawanych w UE. Innowacje w dziedzinie  **technologii pojazdów**  mogą pomóc zmniejszyć zarówno dotkliwość

<sup>24</sup> Wiele państw członkowskich nie dysponuje jeszcze danymi dotyczącymi pokonanej odległości. Eurostat pracuje nad zebraniem tego rodzaju danych.

<sup>25</sup> Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.

<sup>26</sup> Rozporządzenie (WE) nr 78/2009 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg.

wypadków, jak i prawdopodobieństwo ich wystąpienia dzięki elementom bezpieczeństwa biernego, takim jak pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i ogólna wytrzymałość zderzeniowa pojazdów, która chroni osoby przebywające w pojeździe, gdy nie da się uniknąć kolizji, a także elementom bezpieczeństwa czynnego, takim jak zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, inteligentne dostosowywanie prędkości, kontrola stateczności i ostrzeżenia przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, które mogą całkowicie zapobiec wypadkom.

Należy jednak również zauważyć, że poza wymagającym unijnym ustawodawstwem w zakresie bezpieczeństwa pojazdów producenci pojazdów są dodatkowo zachęceni do uczynienia swoich pojazdów jeszcze bardziej bezpiecznymi i do stosowania w nich najnowszych, zaawansowanych technologii bezpieczeństwa za pośrednictwem programów konsumenckiej oceny i ratingu nowych samochodów, zwłaszcza przeprowadzanych przez Europejski Programu Oceny Nowych Samochodów (Euro NCAP). **Euro NCAP**, prowadzony przez kluby automobilowe, instytuty badawcze i administracje transportowe, zapewnia wartościowe środki oceny ogólnej jakości bezpieczeństwa samochodu. Między wynikami ocen Euro NCAP a wynikami w zakresie wypadków istnieje dobra korelacja. Badania wykazały, że w przypadku samochodów ocenionych przez Euro NCAP na 5 gwiazdek prawdopodobieństwo obrażeń śmiertelnych jest o 68% niższe, a poważnych obrażeń – o 23% niższe niż w przypadku samochodów ocenionych na 2 gwiazdki<sup>27</sup>.

Zmiana **rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów**, uzgodniona na początku 2019 r.<sup>28</sup>, która nakazuje stosowanie szeregu nowych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa pojazdów (w tym inteligentne dostosowywanie prędkości, system utrzymujący pojazd na pasie ruchu w nagłych sytuacjach, wymogi w zakresie bezpośredniej widoczności w autobusach i samochodach ciężarowych), według ostrożnych szacunków uratuje co najmniej 7 300 istnień ludzkich i pozwoli uniknąć 38 900 poważnych obrażeń do 2030 r., przy czym oczekuje się, że do 2037 r. liczby te wzrosną do 25 000 uratowanych istnień ludzkich i 140 000 przypadków uniknięcia poważnych obrażeń. Powyższe rozporządzenie zapewni również wsparcie przy analizie wypadków, ponieważ wszystkie nowe pojazdy będą musiały być wyposażone w rejestratory danych na temat zdarzeń.

Należy również podkreślić, że przemysł musi wywiązać się ze swojego obowiązku zapewnienia konsumentom bezpiecznych produktów oraz, w przypadku wystąpienia problemu z bezpieczeństwem, zastosować właściwe środki zaradcze<sup>29</sup>. Ponieważ problemy z bezpieczeństwem często występują po wprowadzeniu produktu na rynek, kontrole w zakresie zdatności do ruchu drogowego są ważne dla zapewnienia ochrony konsumentów w całym okresie eksploatacji pojazdów.

**Zamówienia na pojazdy** również stanowi ciekawą okazję do wywierania pozytywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dotyczy to prywatnych właścicieli dużych flot

---

<sup>27</sup> Kullgren, Lie, Tingvall (2010 r.), Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data, Traffic Injury Prevention [Porównanie wyników testów Euro NCAP z faktycznymi danymi dotyczącymi wypadków, Zapobieganie obrażeniom drogowym], 2010 grudzień 11(6):587–93; przywołane w Jeanne Breen Consulting (2018 r.), badanie „Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030”, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1> Wyniki badania pozostają adekwatne, choć w międzyczasie zmieniły się ratingi Euro NCAP.

<sup>28</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-1793\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1793_pl.htm)

<sup>29</sup> Przez ostatnie trzy lata otrzymano ponad 400 stosownych powiadomień za pośrednictwem systemu szybkiej informacji – systemu RAPEX: [http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Rapid\\_Alert\\_System\\_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true](http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Rapid_Alert_System_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true)



pojazdów i przedsiębiorstw potrzebujących usług logistycznych, jak również zamówień publicznych. UE bada, w jaki sposób może wesprzeć finansowo inicjatywy ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa flot w kontekście „Platformy na rzecz Bezpieczniejszego Transportu” (zob. rozdział 3.4 powyżej).

#### W kwestii bezpieczeństwa pojazdów Komisja

- ocenia wykonalność i opłacalność modernizacji istniejącej floty pojazdów (w szczególności autobusów i ciężarówek) za pomocą nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy;
- pracuje z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami oraz Europejską Komisją Gospodarczą ONZ (EKG ONZ) nad wdrożeniem przepisów nowego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów;
- pracuje z państwami członkowskimi nad stworzeniem warunków niezbędnych do funkcjonowania kontrolowanego inteligentnego dostosowywania prędkości, zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, w tym nad dostępnością ograniczeń prędkości w formie cyfrowej, oraz może uwzględnić wykonalność i dopuszczalność niemożliwego do ominięcia inteligentnego dostosowywania prędkości w przyszłości; oraz
- zachęca państwa członkowskie do rozważenia krajowych zachęt przyspieszenia wprowadzenia sprawdzonych technologii – z zachowaniem konkurencji na rynku wewnętrznym – za pomocą szeregu środków, takich jak zamówienia, polityka bezpiecznej podróży, zachęty podatkowe i ubezpieczeniowe.

Komisja oceni potrzebę dalszych działań, między innymi pod względem przepisów dotyczących opon w zakresie testowania przyczepności zużytych opon, pod względem ram prawnych odnoszących się do badań przydatności pojazdu do ruchu drogowego, w tym działań rozwiązujących problem potencjalnej modyfikacji pojazdu przez właściciela/posiadacza, oraz pod względem uwydatnienia kwestii związanych z bezpieczeństwem w przepisach UE dotyczących zamówień publicznych.

Obecnie duża część inwestycji dotyczy opracowania połączonych i zautomatyzowanych pojazdów oraz ich interakcji z innymi użytkownikami dróg, a także cyfrowej i fizycznej infrastruktury drogowej. Szczegółową **unijną strategię dotyczącą mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych** przyjęto w ramach „trzeciego pakietu na rzecz mobilności”<sup>30</sup>. Zmiany te oferują ogromny potencjał zmniejszenia i ostatecznego wyeliminowania błędów za kierownicą, ale stwarzają też nowe wyzwania, takie jak cyberbezpieczeństwo i interakcja z „tradycyjnymi” pojazdami i innymi użytkownikami dróg.

Nowe **rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów** zapewnia pierwsze na świecie jasne ramy prawne w zakresie zatwierdzania zautomatyzowanych/połączonych pojazdów. Ponieważ nowe rozporządzenie będzie obowiązywać w odniesieniu do zautomatyzowanych pojazdów dopiero od 2022 r., służby Komisji opracowały

<sup>30</sup> Komisja Europejska (2018 r.), komunikat „Droga do zautomatyzowanej mobilności: Strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości”, COM(2018) 283 final.

w międzyczasie z państwami członkowskimi wytyczne dotyczące homologacji tego rodzaju pojazdów<sup>31</sup>.

Komisja wdraża również unijną platformę na rzecz koordynacji testów na dużą skalę i działań poprzedzających wdrożenie zautomatyzowanej/połączonej mobilności, która może być wykorzystana w związku z kwestiami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki tych prac zapewnią wkład w partnerstwo europejskie na rzecz bezpiecznego i zautomatyzowanego transportu drogowego, które wskazano jako priorytet w procesie strategicznego planowania przyszłego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa”.

Uwzględniając złożoność funkcji zautomatyzowanej jazdy władze państw członkowskich będą wymagać dostępu do danych w pojazdach w celu ustalenia odpowiedzialności w razie wypadku. Ponadto należy rozważyć, czy i w jaki sposób powinno się uregulować proces gromadzenia zanonimizowanych danych dotyczących efektywności technologii automatyzacji w zakresie bezpieczeństwa, aby umożliwić badania i rozwój w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwestia ta obejmuje ważne zagadnienia dotyczące dostępu do danych i ich ochrony. Kolejnym czynnikiem są coraz bardziej złożone **interfejsy człowiek-maszyna**. Istotne będzie zapewnienie, żeby szkolenia i kwalifikacje były aktualizowane, by umożliwić kierowcom prowadzenie zautomatyzowanych pojazdów z chwilą ich pojawienia się na rynku w nadchodzących latach.

---

<sup>31</sup> [https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles_en)

W kwestii **przygotowań do zautomatyzowanej/połączonej mobilności** Komisja

- wdraża unijną strategię w zakresie zautomatyzowanej/połączonej mobilności.
- przyjęła specyfikacje dotyczące współpracujących inteligentnych systemów transportowych (akt delegowany przyjęty na mocy dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych), w tym komunikacji pojazd-pojazd i pojazd-infrastruktura ([https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en)); oraz
- będzie ściśle współpracować z zainteresowanymi stronami, aby rozpocząć proces prac nad kodeksem postępowania w sprawie bezpiecznego przejścia na wyższy poziom automatyzacji w celu upewnienia się, że wymogi i procedury w pełni uwzględniają aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego (ruch mieszany, interakcje z innymi użytkownikami drogi, przekazywanie kontroli, pogarszanie się umiejętności, jazda w konwoju, ruch wahadłowy itd.), w szczególności zapewniając spójność pomiędzy krajowymi przepisami ruchu drogowego, aby uniknąć sprzeczności w przepisach UE dotyczących pojazdów.

W okresie obowiązywania ram Komisja oceni konieczność dalszych działań uzupełniających, na przykład w zakresie propagowania harmonizacji instalowanych w pojazdach interfejsów człowiek-maszyna, aby zapewnić możliwość interakcji z pojazdami wszystkim kierowcom i użytkownikom bez uszczerbku dla bezpieczeństwa i dostępu do danych w pojazdach. Komisja oceni, czy dokonać przeglądu przepisów prawa dotyczących prawa jazdy, zdatności do ruchu drogowego, szkolenia kierowców zawodowych i czasu prowadzenia pojazdu, aby uwzględnić w nich zmiany w zakresie mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych.

Ponadto Komisja będzie promować i wspierać badania naukowe i innowacje w nowym unijnym programie ramowym w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” pod względem interakcji między człowiekiem a technologią, zwłaszcza interfejsów człowiek-maszyna i bezpiecznego przechodzenia na automatyzację, uwzględniając egzekwowanie przepisów i bezpieczeństwo, a także dalszy rozwój elementów bezpieczeństwa biernego pojazdów zautomatyzowanych, a także bezpieczeństwo krytycznych elementów pojazdu w razie awarii.

Po odbyciu rozmów z ekspertami z państw członkowskich służby Komisji zbiorą dane dotyczące kluczowego wskaźnika efektywności bezpieczeństwa pojazdów opartego na wynikach testów Euro NCAP.

**Kluczowy wskaźnik efektywności bezpieczeństwa pojazdów:**

Odsetek nowych samochodów osobowych, które uzyskały wynik testu bezpieczeństwa Euro NCAP na wcześniej określonym poziomie (np. 4 gwiazdek) lub których wynik przewyższył ten próg – do doprecyzowania.

Zgodnie z wnioskami z rozmów z ekspertami z państw członkowskich użyteczny byłby wskaźnik oparty na wieku floty, szczególnie w okresie przejściowym. Służby Komisji będą

nadal pracowały z ekspertami z państw członkowskich, aby rozważyć również wykorzystanie danych pochodzących z badań zdatności do ruchu drogowego jako podstawy dla kolejnego wskaźnika uzupełniającego.

### 4.3 Bezpieczne użytkowanie dróg

Bezpieczne użytkowanie dróg (prędkość, nieprowadzenie pod wpływem alkoholu i narkotyków, prowadzenie bez rozpraszania uwagi, stosowanie pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci, stosowanie kasków) stanowi trzeci filar zapobiegania ofiarom śmiertelnym i poważnym obrażeniom w wyniku wypadków oraz ograniczania ich liczby. Ponieważ w odniesieniu do wszystkich tych kwestii kluczową rolę w bezpieczeństwie ruchu drogowego odgrywa czynnik ludzki, Komisja będzie ściśle współpracowała z państwami członkowskimi, jako że sprawami tymi zwyczajowo zajmowano się na szczeblu krajowym. Skupianie się na kształceniu ogólnym i podnoszeniu świadomości okazało się zasadniczo mniej skuteczne i ma mniejsze znaczenie w nowoczesnych podejściach opartych na „bezpiecznym systemie”, jednak wydawanie prawa jazdy, ukierunkowane kształcenie i podnoszenie świadomości wspierane przez silne i trwałe systemy przestrzegania i egzekwowania przepisów mają ważną rolę do odegrania w uzyskaniu przez użytkowników drogi **zdolności i woli do bezpiecznego użytkowania dróg i pojazdów**.

Dyrektywa UE w sprawie praw jazdy<sup>32</sup>, którą ustanowiono unijny jednolity wzór prawa jazdy i wprowadzono minimalne wymagania dotyczące uzyskiwania praw jazdy, stanowi jeden z najbardziej konkretnych i znanych instrumentów polityki UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wraz z niedawno zmienioną dyrektywą w sprawie szkolenia kierowców zawodowych<sup>33</sup> tworzy ona ramy wydawania praw jazdy i szkolenia, które trzeba będzie na bieżąco uaktualniać w miarę rozwoju technologii w dziedzinie pojazdów i infrastruktury.

Przepisy takie jak te ustanawiające ograniczenia dopuszczalnej prędkości i ograniczenia dotyczące alkoholu oraz ich egzekwowanie należą do kompetencji państw członkowskich, chociaż odpowiedzialność za wyznaczanie maksymalnej prędkości na drogach innych niż autostrady lub drogach miejskich często ponoszą organy regionalne i lokalne. Możliwy jest jednak także ważny wymiar unijny – UE opracowała prawodawstwo ułatwiające ściganie sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych pochodzących z innego państwa członkowskiego w państwie, w którym je popełnili. Kierowcy niebędący rezydentami odpowiadają w UE za około 5% ruchu drogowego, ale około 15% przestępstw i wykroczeń drogowych. Obecne prawodawstwo w zakresie **transgranicznego egzekwowania przepisów**<sup>34</sup>, które odnosi się do najpoważniejszych przestępstw, w tym przekraczania dopuszczalnej prędkości, przejeżdżania na czerwonym świetle, niestosowania pasów bezpieczeństwa i prowadzenia pod wpływem alkoholu, ogranicza się do wymiany informacji między organami na temat przestępstw popełnionych za granicą. Służby Komisji dokonują obecnie oceny, w jaki sposób można to prawodawstwo udoskonalić. Kolejną kwestią do rozważenia jest to, czy wzajemne uznawanie zakazu prowadzenia pojazdów i punktów karnych między państwami (w których istnieje system punktów karnych) byłoby wykonalne i wносиło wartość dodaną.

---

<sup>32</sup> Dyrektywa 2006/126/WE w sprawie praw jazdy.

<sup>33</sup> Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003)

<sup>34</sup> Dyrektywa (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

### 4.3.1 Bezpieczna prędkość

Okolo jednej trzeciej wypadków śmiertelnych jest (częściowo) spowodowana **nadmierną lub nieodpowiednią prędkością**<sup>35</sup>. Według badań ryzyko uczestnictwa w wypadku po przekroczeniu dopuszczalnej prędkości jest 12,8 raza większe niż u osób, które nie przekraczają dopuszczalnej prędkości<sup>36</sup>. Wypadki przy większej prędkości prowadzą do większych szkód niż te, do których dochodzi przy mniejszej prędkości. Na podstawie badań<sup>37</sup> Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu obliczyła, że jeżeli średnie prędkości zmalałyby o zaledwie 1 km/h na wszystkich drogach UE, każdego roku udałoby się uniknąć ponad 2200 wypadków śmiertelnych.

Poziomu przestrzegania ograniczeń prędkości nie można w prosty sposób porównać między państwami członkowskimi, jednak biorąc pod uwagę znaczenie przestrzegania ograniczeń prędkości oraz na podstawie wyników pracy z ekspertami z państw członkowskich, służby Komisji zgromadzą dane dotyczące kluczowego wskaźnika efektywności w zakresie prędkości na podstawie obiektywnych obserwacji.

#### **Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący prędkości:**

Odsetek pojazdów przestrzegających ograniczeń prędkości.

### 4.3.2 Trzeźwość na drodze (alkohol i narkotyki)

Problem **kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu** jest trudny do określenia pod względem ilościowym (metody gromadzenia danych znacznie się różnią), jednak oszacowanie, że alkohol ma znaczenie w około 25% wszystkich wypadków śmiertelnych<sup>38</sup>, jest realistyczne.

Skala **wpływu narkotyków** jest jeszcze trudniejsza do oszacowania, ponieważ nie istnieją żadne standardowe metody badań, a dane nie są jeszcze systematycznie zbierane. Wykazano jednak, że prowadzenie pojazdu pod wpływem niektórych produktów leczniczych wydawanych na receptę i nielegalnych narkotyków może od 2 do 7 razy zwiększyć ryzyko wypadku<sup>39</sup>.

Aktualnie Komisja zaleca **maksymalne dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi** na poziomie 0,5% dla ogółu populacji prowadzącej pojazdy<sup>40</sup>. Niektóre państwa członkowskie i organizacje zajmujące się bezpieczeństwem wzywają do zmiany tego poziomu, aby umożliwić większą harmonizację oraz potencjalne uwzględnienie kluczowych grup ryzyka, takich jak kierowcy zawodowi lub młodzi kierowcy.

<sup>35</sup> OECD/ECMT (2006), Zarządzanie prędkością.

<sup>36</sup> Dingus i in. (2016), Ocena czynników ryzyka wypadków związanych z kierowcą i powszechności ich występowania na podstawie naturalistycznych danych dotyczących prowadzenia pojazdów.

<sup>37</sup> Elvik i in. (2019), Elvik R., Vadeby A., Hels T. i van Schagen I. (2019 r.), Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels [Uaktualnione oszacowania relacji między prędkością a bezpieczeństwem ruchu drogowego w ujęciu łącznym i indywidualnym].

<sup>38</sup> Chodzi o wypadki, w których co najmniej jedna z uczestniczących stron była pod wpływem alkoholu; Komisja Europejska (2014), Badanie zapobiegania kierowaniu pojazdem pod wpływem alkoholu z zastosowaniem blokad alkoholowych. Sprawozdanie końcowe.

<sup>39</sup> Sprawozdanie końcowe dotyczące projektu DRUID (2012) ([http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en)).

<sup>40</sup> Zalecenie Komisji z dnia 17 stycznia 2001 r. w sprawie maksymalnego dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi u kierowców pojazdów mechanicznych.

Panuje zasadnicza zgoda, że kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący prowadzenia pod wpływem narkotyków jest bardzo ważny, lecz jeszcze niemożliwy do wdrożenia. Ponieważ istnieje wiele substancji psychoaktywnych (zarówno legalnych, jak i nielegalnych), które trzeba wykrywać, niezbędne są dalsze prace nad procedurami badania na obecność narkotyków. Znaczenie mają również kwestie związane z kosztami oraz różnorodność praktyk państw członkowskich. Stąd prace są kontynuowane, choć Komisja nie określiła kluczowego wskaźnika efektywności na tym etapie.

Opracowanie kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu wydaje się w większym stopniu możliwe, jednak nadal istnieją duże rozbieżności w metodyce. Wariant preferowany stanowi kluczowy wskaźnik efektywności oparty na wrywkowym badaniu stężenia alkoholu we krwi, ponieważ zasadniczo uznaje się, że daje on dokładny obraz sytuacji. Ponieważ jednak wrywkowe badania są drogie i niedozwolone w niektórych państwach członkowskich, wyniki badań wydychanego powietrza przeprowadzonych podczas działań mających na celu egzekwowanie przepisów są uważane za drugi z kolei najlepszy wariant. Jeżeli z obiektywnych powodów żaden z tych dwóch wariantów nie jest wykonalny, dopuszczalne mogą być także samodzielnie zgłaszane przez kierowców w ramach anonimowych ankiet dane dotyczące ich zachowań.

#### **Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący trzeźwości na drodze:**

Odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących maksymalnego stężenia alkoholu we krwi.

### **4.3.3 Zapobieganie prowadzeniu przy rozproszonej uwadze**

Coraz więcej dowodów wskazuje, że **rozpraszenie uwagi** podczas prowadzenia pojazdu, szczególnie przez urządzenia mobilne, takie jak smartfony, ale także przez systemy elektroniczne zainstalowane w pojazdach, stanowią ważny czynnik powodujący wypadki. Badania wykazały, że ryzyko uczestniczenia w wypadku wzrasta 12,2-krotnie przy wybieraniu numeru, a 6,1-krotnie przy pisaniu wiadomości<sup>41</sup>. Ustalono, że rozproszenie uwagi stanowi czynnik w 10–30% wypadków drogowych, a organy hiszpańskie zgłosiły, że w 2017 r. ten czynnik ryzyka występował powszechniej niż przekraczanie dozwolonej prędkości i dozwolonego stężenia alkoholu we krwi<sup>42</sup>. Potrzeba jednak więcej badań nad skalą problemu (i sposobami rozwiązania go). Poczyniono już pierwsze kroki w tym względzie. Na poziomie technicznym, zmienionym rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów wprowadzona zostanie obowiązkowa instalacja w pojazdach technologii wykrywania senności i rozproszenia uwagi oceniającej czujność i w razie potrzeby ostrzegającej kierowcę.

<sup>41</sup> Dingus i in. (2016), Ocena czynników ryzyka wypadków związanych z kierowcą i powszechności ich występowania na podstawie naturalistycznych danych dotyczących prowadzenia pojazdów.

<sup>42</sup> <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/09/NP-campana-de-distracciones.pdf>



Ponieważ wzrost skali używania **urządzeń mobilnych**, głównie smartfonów, a szczególnie korzystania z aplikacji do wysyłania wiadomości, doprowadził do dużego wzrostu znaczenia rozproszenia uwagi jako czynnika prowadzącego do wypadków, używanie mobilnych urządzeń klasy handheld podczas jazdy uznano za prosty i mierzalny wskaźnik oceny problemu rozproszenia uwagi kierowcy do celów określenia kluczowego wskaźnika efektywności<sup>43</sup>.

**Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący rozproszenia uwagi kierowcy:**

Odsetek kierowców nieużywających mobilnych urządzeń klasy handheld.

#### **4.3.4 Stosowanie pasów bezpieczeństwa, systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci oraz wyposażenia ochronnego**

W oszacowaniu na podstawie danych pochodzących z europejskiej bazy danych CARE<sup>44</sup> wskazano, że rocznie w UE dzięki pasom bezpieczeństwa i urządzeniom przytrzymującym dla dzieci uratowano już około 5700 istnień ludzkich, a około 2800 ludzi można by było dodatkowo uratować, gdyby wszyscy użytkownicy samochodów zapinali pasy bezpieczeństwa. Zgodnie z prawem Unii stosowanie pasów bezpieczeństwa w autokarach jest obowiązkowe<sup>45</sup>; jednak, jak pokazują niektóre badania, przepisy te są rzadko przestrzegane<sup>46</sup>.

Stosowanie **kasków** przez motocyklistów i kierowców motorowerów może w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko obrażeń śmiertelnych. Szacuje się, że zwiększenie używania kasków do 100% rocznie ocaliłoby życie 206 motocyklistów<sup>47</sup>.

Opinie na temat obowiązkowego noszenia **kasków dla rowerzystów** są różne; także między państwami członkowskimi. Niektóre państwa członkowskie wprowadziły obowiązek noszenia kasków przez dzieci. Istnieją jednak mocne dowody na poparcie skuteczności tego rozwiązania: badania pokazały, że używanie kasków może zmniejszyć ryzyko poważnych i śmiertelnych obrażeń głowy o około dwie trzecie (spadek liczby wypadków śmiertelnych o 65% i spadek liczby poważnych obrażeń głowy o 69%)<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> Wybrano sformułowanie negatywne (% kierowców NIEUŻYWAJĄCYCH mobilnych urządzeń klasy handheld), aby uniknąć mylących wyników w porównaniu z innymi wskaźnikami.

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en)

<sup>45</sup> Dyrektywa 2003/20/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony.

<sup>46</sup> Fundación MAPFRE (2017), sprawozdanie dotyczące korzystania z pasów bezpieczeństwa w autobusach (tylko w języku hiszpańskim), <https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/consulta/registro.cmd?id=159788>

<sup>47</sup> Jeanne Breen Consulting (2018).

<sup>48</sup> Olivier Creighton (2016), Bicycle helmets and helmet use: a systematic review and meta-analysis, [Kaski rowerowe i używanie kasków: systematyczny przegląd i metaanaliza], International Journal of Epidemiology.

W tej dziedzinie zastosowane zostaną następujące dwa kluczowe wskaźniki efektywności:

**kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący stosowania pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci:**

odsetek użytkowników pojazdów poprawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci.

**kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący wyposażenia ochronnego:**

odsetek motocyklistów i rowerzystów noszących kask ochronny

### 5.3.5 Nowe wzorce mobilności i zmiany demograficzne

**Wzorce mobilności** przechodzą głęboką przemianę. Coraz więcej osób decyduje się na **jazdę rowerem** (w tym rowerami elektrycznymi) i **podróżowanie pieszo**, czy to przez wzgląd na środowisko, czy też na zdrowie i sprawność fizyczną, co oznacza, że na drogach znajduje się więcej narażonych, niechronionych użytkowników. Wzmocniona polityka aktywnej mobilności, szczególnie na obszarach miejskich, może stanowić przeważający czynnik w obniżaniu emisji CO<sub>2</sub>, poprawie jakości powietrza i zmniejszaniu zagęszczenia ruchu. Środki, które zachęcają do takiej mobilności, muszą jednak systematycznie uwzględniać kwestie bezpieczeństwa.

**Wspólne korzystanie ze środków transportu indywidualnego** (programy wspólnego korzystania z samochodów lub rowerów) zwiększa wybór w zakresie mobilności i – szczególnie dlatego, że wspólne korzystanie z samochodów w coraz większym stopniu skupia się na samochodach elektrycznych – będzie mieć korzystne skutki dla środowiska. Istnieją jednak pewne wyzwania: wspólnie użytkowane samochody mogą posiadać funkcje bezpieczeństwa nieznanne kierowcom, czego skutki dla bezpieczeństwa będą dopiero poznane w przyszłości. Korzystanie z takich samochodów przez niektóre grupy użytkowników (głównie rodziny) jest utrudnione, jeżeli samochody nie są wyposażone w systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Z drugiej strony, wspólnie użytkowane floty samochodów, które są nowsze i lepiej utrzymane niż przeciętne samochody prywatne, przyczynia się do realizacji celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nowym wyzwaniem, szczególnie w środowiskach miejskich, jest rozpowszechnienie „**swobodnych**” **systemów wspólnego użytkowania** (elektrycznych i tradycyjnych) rowerów oraz elektrycznych hulajnóg – pozwalających użytkownikom na pozostawianie rowerów i hulajnóg tam, gdzie jest to dla nich wygodne. Mimo że zwiększają one ofertę w zakresie mobilności w miastach, państwom członkowskim i organom gminnym trudno jest obecnie znaleźć właściwą podstawę korzystania z nich w sposób promujący innowacyjne formy mobilności miejskiej przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa. Chociaż aktualnie nie istnieje żadna konkretna unijna inicjatywa w tym obszarze, Komisja ułatwia wymianę doświadczeń między organami państw członkowskich i rozważa sposoby zapewnienia ram bezpieczeństwa dla korzystania z takich systemów.

Zmiany demograficzne prowadzą do wzrostu odsetka **osób starszych**, którym potrzebne są bezpieczne formy mobilności. Bezpieczna mobilność musi także uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

Ponadto ważnym aspektem jest **bezpieczeństwo w miejscu pracy**, które ma szczególne znaczenie dla przewoźników i innych przedsiębiorstw zajmujących się transportem.

W odniesieniu do **bezpiecznego użytkowania dróg** Komisja

- zainicjowała aktualizację regulaminu EKG ONZ, na podstawie którego urządzenia przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa stają się obowiązkowe dla wszystkich przednich i tylnych siedzeń w samochodach osobowych i dostawczych, a także dla wszystkich przednich siedzeń w ciężarówkach i autobusach;
- ocenia warianty udoskonalenia skuteczności dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego na podstawie oceny przeprowadzonej w 2016 r.;
- ocenia możliwą zmianę europejskiej dyrektywy w sprawie praw jazdy oraz potencjalną inicjatywę ustawodawczą dotyczącą wzajemnego uznawania zakazu prowadzenia pojazdów;
- ocenia możliwe sposoby wzmocnienia unijnych zaleceń w zakresie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, np. zalecenie bardziej rygorystycznych limitów w przypadku kierowców zawodowych lub początkujących kierowców i określenia wytycznych dotyczących stosowania blokad antyalkoholowych.

Komisja będzie również dążyć do zachęcania do badań oraz wspierania badań w ramach przyszłego unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” w zakresie opracowywania metod badania w celu wykrycia narkotyków oraz tańszych narzędzi do tego celu, a także w zakresie automatycznej oceny zdolności do prowadzenia pojazdu i w zakresie unikania nieuwagi, w tym odwracania uwagi przez zintegrowane z pojazdem systemy elektroniczne. Komisja oceni, czy nałożyć obowiązek wprowadzenia elektronicznych urządzeń przypominających o zapięciu pasów bezpieczeństwa dla każdego siedzenia w autokarach oraz czy wspólnie z branżą opracować kodeks dobrej praktyki w celu zapewnienia, by samochodowe systemy informacji i telefony projektowano w sposób umożliwiający ich bezpieczne użytkowanie. Komisja zidentyfikuje potrzebę dalszych działań, na przykład w stosunku do definicji i wdrożenia pojęcia „bezpiecznej prędkości”; stroju ochronnego dla kierowców pojazdów dwukołowych, w tym kasków i odzieży ochronnej dla motocyklistów; lub stopniowego dostępu do prawa jazdy dla początkujących kierowców.

#### 4.4 Szybkie i skuteczne służby ratownicze

Okolo 50% zgonów w wyniku wypadków drogowych następuje w ciągu kilku minut od zdarzenia lub w drodze do szpitala, przed dotarciem na miejsce. Spośród pacjentów zabieranych do szpitala, 15% umiera w ciągu 4 godzin od wypadku, a 35% po czasie dłuższym niż 4 godziny<sup>49</sup>. Opieka po wypadku (pourazowa) lub postępowanie w przypadku urazów odnosi się do wstępnego leczenia zapewnianego po wypadku, czy to na miejscu zdarzenia, podczas transportu do centrum medycznego, czy też jeszcze później. **Skuteczna opieka po wypadku**, w tym szybki transport do odpowiedniej placówki przez

<sup>49</sup> Komisja Europejska (2018), Sprawozdanie podsumowujące Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczące opieki powypadkowej.

wykwalifikowany personel, zmniejsza konsekwencje obrażeń. Badania pokazują, że zmniejszenie czasu od wypadku do przybycia służb ratownictwa medycznego z 25 do 15 minut może potencjalnie zmniejszyć liczbę zgonów o jedną trzecią<sup>50</sup>, a systematyczne szkolenie zespołów ratunkowych i załóg karettek pogotowia ratunkowego może zmniejszyć czas wydobywania ofiar uwięzionych w samochodach osobowych i ciężarówkach po wypadku o 40–50%<sup>51</sup>.

W tym kontekście Komisja ściśle monitoruje skutki wdrożenia **eCall**<sup>52</sup>, systemu automatycznego powiadomienia o wypadkach.

#### W odniesieniu do **opieki po wypadku** Komisja

- ocenia skutki systemu powiadamiania o wypadkach eCall oraz oceni jego możliwe rozszerzenie na inne kategorie pojazdów (pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary, motocykle i ciągniki rolnicze);
- ułatwia bliższy kontakt między organami bezpieczeństwa ruchu drogowego a służbą zdrowia, aby ocenić dalsze potrzeby praktyczne oraz potrzeby w zakresie badań (np. w jaki sposób poprawić diagnostykę na miejscu zdarzenia oraz systemy i standardy komunikacji służb ratunkowych, dalej rozwijać procedury ratownicze, zagwarantować dopasowanie rodzaju obrażeń do kwalifikacji personelu i do odpowiednich placówek medycznych, w jaki sposób szybciej transportować osoby poszkodowane do placówek ratunkowych lub pomoc medyczną na miejsca wypadków, np. dronami).

W wyniku prac technicznych wykonanych przez służby Komisji wraz z ekspertami z państw członkowskich ustalono, że wykorzystany zostanie następujący kluczowy wskaźnik efektywności:

#### **Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący opieki po wypadku:**

Czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku, w którym doszło do obrażeń, do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku.

## 5. Szerszy globalny obraz i rola UE

UE posiada najbezpieczniejsze drogi na świecie przy zaledwie 2% z szacowanych 1,35 mln wypadków śmiertelnych w skali światowej. Choć wiele pozostaje do zrobienia, należy się zastanowić, w których obszarach w ciągu ostatnich dziesięcioleci inicjatywy na wszystkich poziomach miały największy wpływ oraz w których dziedzinach europejskie doświadczenia można najlepiej wykorzystać w innych rejonach świata. Obejmuje to podejście do

<sup>50</sup> Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010), Prawdopodobieństwo poniesienia śmierci w wypadkach drogowych. Jak ważne jest szybkie udzielenie pomocy? Badanie wypadków i zapobieganie im 42 (2010) 1048.

<sup>51</sup> Komisja Europejska (2018), Sprawozdanie podsumowujące Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczące opieki powypadkowej.

<sup>52</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/ecall\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en)

zarządzania obrane na potrzeby ram UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wybór kluczowych wskaźników efektywności i stanowiących ich podstawę mierników.

Uwaga Komisja skupiała się na jej **bezpośrednich sąsiadach**, szczególnie państwach Bałkanów Zachodnich i Partnerstwa Wschodniego. Oba rejony podpisały w 2018 r. deklaracje w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a UE wspiera je w ich wdrażaniu. Obecnie jesteśmy jednak coraz bardziej świadomi naszej światowej roli. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z obszarów wybranych do **zacieśniania współpracy z kontynentem afrykańskim** w ramach unijno-afrykańskiej grupy zadaniowej ds. transportu<sup>53</sup> zorganizowanej wspólnie przez Komisję Europejską i Komisję Unii Afrykańskiej. W 2019 r. odbędą się trzy spotkania klastra bezpieczeństwa ruchu drogowego, w wyniku których powinny zostać określone konkretne zalecenia dotyczące dalszej współpracy. Zgodnie ze strategią UE dotyczącą łączenia Europy i Azji Komisja promuje bezpieczeństwo ruchu drogowego, dzieląc się najlepszymi praktykami i najodpowiedniejszymi rozwiązaniami, aby w ramach swojego zaangażowania w państwach azjatyckich zmniejszyć liczbę wypadków śmiertelnych i obrażeń na drogach<sup>54</sup>. W 2019 r. ściśle współpracowano z państwami będącymi **członkami ASEAN** za pośrednictwem wzmocnionego instrumentu dialogu regionalnego UE–ASEAN<sup>55</sup>.

UE wnosi wkład w nowo utworzony **Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ** i ma przedstawiciela w jego radzie konsultacyjnej.

Ponadto zajmowanie się bezpieczeństwem ruchu drogowego w UE oznacza również określenie jej roli względem Organizacji Narodów Zjednoczonych, szczególnie **Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ)**. UE już teraz mówi jednym głosem na temat przepisów dotyczących pojazdów (Światowe Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, grupa robocza nr 29), jest umawiającą się stroną dwóch umów w sprawie przepisów dotyczących pojazdów<sup>56</sup> i podejmowała aktywne działania podczas ustanawiania grupy roboczej ds. pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów podłączonych do sieci. Należy ocenić sposoby wzmocnienia roli UE, szczególnie w kontekście rozmów na temat potencjalnej zmiany Konwencji wiedeńskiej i genewskiej o ruchu drogowym w odniesieniu do wdrażania automatyzacji trwających na światowym Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WP1) organizowanym przez EKG ONZ.

**Światowa Konferencja Ministerialna na temat Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** organizowana w Sztokholmie w lutym 2020 r. zapewni ważną możliwość oceny obecnej inicjatywy pt. „Dekada działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” i opracowania wytycznych na kolejną dekadę, w tym celów ogólnościowych. Cel 3.6 w ramach celów zrównoważonego rozwoju przewiduje zmniejszenie liczby zgonów w wyniku wypadków drogowych o połowę do 2020 r., a cel 11.2 skupia się na zapewnieniu bezpiecznych systemów zrównoważonego transportu dla wszystkich w kontekście miejskim, poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego przy szczególnym uwzględnieniu grup kluczowych, takich jak dzieci i niechronieni użytkownicy.

---

<sup>53</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance_en)

<sup>54</sup> [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint\\_communication\\_-\\_connecting\\_europe\\_and\\_asia\\_-\\_building\\_blocks\\_for\\_an\\_eu\\_strategy\\_2018-09-19.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf)

<sup>55</sup> [https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document_en)

<sup>56</sup> Zob. decyzje Rady Unii Europejskiej 97/836/WE oraz 2000/125/WE.

W świetle skali problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie potrzebny jest ambitny nowy ogólnościowy cel średniookresowy. Kolejną istotną kwestią jest połączenie celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego z pozostałymi celami dotyczącymi rozwoju – szczególnie ze zrównoważonością i zdrowiem ludzkim, by wymienić choć dwa przykłady.

#### W odniesieniu do **działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poza granicami UE** Komisja

- wnosi wkład w nowo utworzony Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ i posiada przedstawiciela w jego radzie konsultacyjnej;
- wraz z Komisją Unii Afrykańskiej współorganizuje klaster bezpieczeństwa ruchu drogowego unijno-afrykańskiej grupy zadaniowej ds. transportu;
- zamierza rozwinąć współpracę z sąsiadami UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności współpracę z Bałkanami Zachodnimi i Partnerstwem Wschodnim, opierając się na przyjmowanych w 2018 r. deklaracjach w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez dzielenie się najlepszymi praktykami i wspieranie budowania zdolności;
- będzie nadal dążyć do realizacji programu w zakresie przepisów dotyczących pojazdów w ramach EKG ONZ zgodnie z wymogami nowego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów;
- ocenia, w jaki sposób można wzmocnić koordynację przepisów ruchu drogowego (konwencja genewska i wiedeńska ONZ), w tym na szczeblu unijnym, aby przepisy te można było w zharmonizowany sposób dostosować do mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych; oraz
- będzie analizowała, w jaki sposób badania naukowe i innowacje w ramach unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” mogą się przyczynić do znaczącej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poza granicami UE, szczególnie w państwach rozwijających się.

## 6. Monitorowanie i przegląd

Osiem wstępnych kluczowych wskaźników efektywności opisanych powyżej wraz ze wskaźnikami wyników dotyczącymi zgonów i poważnych obrażeń utworzy **podstawę monitorowania postępów** we wspólnych pracach nad bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu UE, państw członkowskich, regionalnym i lokalnym. Państwa członkowskie będą mogły rozpocząć gromadzenie danych w 2020 r., który w odniesieniu do wskaźników będzie traktowany jako rok bazowy. Od 2020 r. Komisja będzie analizowała dane razem z ekspertami z państw członkowskich, a od 2021 r. będzie składała sprawozdania w tym zakresie. Prace mające na celu udoskonalenie **obecných kluczowych wskaźników efektywności** i opracowanie dodatkowych będą kontynuowane.

W miarę możliwości, na kolejnym etapie Komisja będzie pracować z państwami członkowskimi nad **celami dotyczącymi wyników** opartymi na wskaźnikach. W pracach tych należy uwzględnić fakt, że wyniki nie będą porównywalne między państwami



członkowskimi, w których obowiązują różne przepisy krajowe (np. różne ograniczenia w zakresie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi lub obowiązek noszenia kasków przez rowerzystów lub jego brak).

Postępy będą monitorowane przede wszystkim przez **grupę wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Komisja rozpoczęła praktykę polegającą na prowadzeniu jednego spotkania grupy rocznie w formule otwartej dla **zainteresowanych stron**, aby zapewnić przejrzystość prac grupy i włączenie stron w te prace, a także aby skorzystać z jak najszerszego wkładu w jej proces decyzyjny.

Co więcej, Komisja będzie organizować co dwa lata **konferencje dotyczące wyników** otwarte dla opinii publicznej i prywatnych zainteresowanych stron, stanowiące okazję do oceny osiągniętych postępów i zapewniające uczestnikom wspólną przestrzeń do analizy i wymiany doświadczeń.

## ZAŁĄCZNIK: Wykaz kluczowych wskaźników efektywności oraz podstawowa metodyka

Wskaźnik		Definicja
1	Prędkość	Odsetek pojazdów przestrzegających ograniczeń prędkości
2	Pas bezpieczeństwa	Odsetek użytkowników pojazdów poprawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci
3	Wyposażenie ochronne	Odsetek motocyklistów i rowerzystów noszących kask ochronny
4	Alkohol	Odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących maksymalnego stężenia alkoholu we krwi.
5	Rozproszenie uwagi	Odsetek kierowców NIEUŻYWAJĄCYCH mobilnych urządzeń klasy handheld
6	Bezpieczeństwo pojazdów	Odsetek nowych samochodów osobowych, które uzyskały wynik testu bezpieczeństwa Euro NCAP na wcześniej określonym poziomie lub których wynik przewyższył ten próg*
7	Infrastruktura	Odsetek odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu*
8	Opieka po wypadku	Czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku, w którym doszło do obrażeń, do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku

\* Dla tego kluczowego wskaźnika efektywności przewidziano definicje uzupełniające.

## Uwagi ogólne

Szereg wymienionych poniżej uwag metodologicznych dotyczy wszystkich wskaźników:

- Zasięg geograficzny: Zasadniczo wskaźnik powinien być reprezentatywny w odniesieniu do całego obszaru państwa członkowskiego. W razie wyjątków (np. wysp) należy je dokładnie sprecyzować, a państwo członkowskie, którego to dotyczy, musi poinformować o nich Komisję.
- Dobór próby: jeżeli do oszacowania wartości wskaźnika stosowany jest dobór próby, państwa członkowskie same określają metodę jej doboru. Oczywiście z biegiem czasu użyteczne byłoby, gdyby państwa członkowskie opracowały z Komisją wspólne podstawy doboru próby. W międzyczasie dobór próby należy oprzeć na ugruntowanych technikach statystycznych mających na celu uzyskanie odpowiednio reprezentatywnego wyniku, np.:
  - dobór próby powinien być w największym możliwym stopniu losowy (określenie konkretnej metody pozostałoby kompetencją państw członkowskich)
  - Wielkość próby: państwa członkowskie decydują o wymaganej wielkości.
  - W przypadku użycia metod agregacji powinny one mieć na celu przypisanie wynikom wag w zależności od pokonanej odległości.
- Stosunek wskaźników i przepisów ruchu drogowego:

Warto zaznaczyć, że niektóre wskaźniki odnoszą się do zachowania regulowanego przez prawo drogowe, a w szeregu przypadków prawo różni się między państwami członkowskimi. Różne są na przykład ograniczenia dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi i należy o tym pamiętać przy analizowaniu wyników. Podobnie używanie kasków rowerowych zasadniczo nie jest obowiązkowe poza pewnymi przypadkami dotyczącymi dzieci. Pozostałe obszary, m.in. oceny testów bezpieczeństwa pojazdów wykraczające poza minima niezbędne do homologacji typu, nie są związane ze zobowiązaniami prawnymi.

We wszystkich przypadkach do wyników wskaźników zostaną dołączone uwagi metodologiczne, wyjaśniające sytuację.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 1 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący prędkości**

### Uzasadnienie

Prędkość jest bardzo często przywoływana jako jeden z czynników najczęściej stanowiących przyczynę wypadków i wiąże się zarówno z występowaniem wypadków, jak i ich skutkami.

### Definicja

- **Odsetek pojazdów przestrzegających ograniczeń prędkości.**

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Zakres rodzajów dróg	Wskaźnik powinien obejmować autostrady, wiejskie drogi niebędące autostradami oraz drogi miejskie. Wyniki dla tych trzech rodzajów dróg należy przedstawić osobno.
Typ pojazdu	Wskaźnik powinien obejmować co najmniej pojazdy (samochody) osobowe.  Na pierwszym etapie uwzględnienie autobusów oraz pojazdów ciężarowych (lekkich (poniżej 3,5 t) i ciężkich (powyżej 3,5 t)), a także motocykli jest opcjonalne (o ile to możliwe, wyniki dla każdego typu pojazdów należy prezentować osobno).
Lokalizacja	O lokalizacji pomiarów decydują państwa członkowskie, jednak nie powinny one być przeprowadzane w pobliżu stałych ani przenośnych fotoradarów. Jeżeli to możliwe, wybór lokalizacji powinien opierać się na losowym doborze próby, a na pewno zostać przeprowadzony z uwzględnieniem celu zapewnienia próby reprezentatywnej.
Pora dnia / godzina	Wszystkie państwa członkowskie powinny opracować wskaźnik godzin w ciągu dnia, w których panuje swobodny ruch drogowy; wskaźnik obejmujący godziny nocne powinien być opcjonalny ze względu na jego wyższy koszt. Wyniki dotyczące dnia i nocy należy przedstawić osobno.
Dzień tygodnia	Pomiarów należy dokonywać we wtorki, środy lub czwartki. Pomiar weekendowe są możliwe, jednak nieobowiązkowe, i w przypadku ich przeprowadzania należy je przedstawić osobno.
Miesiąc	Pomiarów należy dokonać najlepiej późną wiosną lub wczesną jesienią.

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Pogoda	Pomiarów nie należy dokonywać przy trudnych warunkach pogodowych (np. ulewnym deszczu, śniegu, oblodzeniu, silnych wiatrach lub mgle). Państwa członkowskie określą kryteria wykluczające i przekażą je wraz z danymi.
Tolerancja	Brak tolerancji (oprócz marginesu błędu urządzenia pomiarowego), tj. odnotowane wartości powinny być takie, jak te zmierzone przez narzędzie.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 2 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci**

### Uzasadnienie

Stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci stanowi niezbędny element bezpieczeństwa biernego. Duży odsetek użytkowników pojazdów, którzy odnieśli śmiertelne lub poważne obrażenia, nie stosował poprawnie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego systemów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci

- **Odsetek użytkowników pojazdów poprawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci.**

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Metoda gromadzenia danych	Bezpośrednie obserwacje (w stosownych przypadkach przy użyciu kamer)
Zakres rodzajów dróg	Wskaźnik powinien obejmować autostrady, drogi inne niż miejskie oraz obszary miejskie. Jeżeli jest to możliwe, wyniki można przedstawić osobno dla tych trzech różnych rodzajów dróg.
Typ pojazdu	Wskaźnik powinien obejmować co najmniej samochody osobowe, a tam, gdzie to możliwe, także pojazdy ciężarowe (przy czym wyniki należy zaprezentować osobno).
Przednie i tylne siedzenia	W odniesieniu do samochodów osobowych wyniki dla przednich i tylnych siedzeń należy przedstawić osobno.
Pasy bezpieczeństwa a systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci	W ramach gromadzenia danych należy rozróżnić pasy bezpieczeństwa i systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci.
Lokalizacja	Próba losowa (metodyka wybierana przez państwa członkowskie)
Pora dnia / godzina	Obserwacje należy prowadzić w świetle dziennym.
Dzień tygodnia	Osobne obserwacje dla dni roboczych i weekendów; dane prezentowane osobno.
Miesiąc	Późna wiosna, wczesna jesień

### **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 3 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący wyposażenia ochronnego**

#### Uzasadnienie

Stosowanie kasku ochronnego jest często wymieniane jako konieczny środek bezpieczeństwa biernego motocyklistów (dla których kaski są obowiązkowe) oraz rowerzystów.

#### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego wyposażenia ochronnego

- **Odsetek motocyklistów i rowerzystów noszących kask ochronny**

#### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Metoda gromadzenia danych	Bezpośrednie obserwacje, w stosownych przypadkach przy użyciu kamer.
Zakres rodzajów dróg	Wskaźnik powinien obejmować autostrady, wiejskie drogi niebędące autostradami oraz obszary miejskie. Wyniki dla tych trzech rodzajów dróg można przedstawić osobno.
Typ pojazdu	Wskaźnik powinien obejmować użytkowników (także pasażerów) motocykli (motorów i motorowerów) oraz rowerzystów (również jeżdżących rowerami elektrycznymi). Wyniki należy podzielić na kierowców i pasażerów. Wyniki dotyczące rowerów należy przedstawić osobno. Jeżeli to możliwe, wyniki dotyczące dzieci należy przedstawić osobno, aby uwzględnić wszelkie wymogi prawne.
Lokalizacja	Losowy dobór próby (metodyka wybierana przez państwa członkowskie)
Pora dnia / godzina	Obserwacje należy prowadzić w świetle dziennym.
Dzień tygodnia	Osobne obserwacje dla dni roboczych i weekendów prezentowane oddzielnie.
Miesiąc	Późna wiosna, wczesna jesień

Uwaga: Do wyników dotyczących rowerzystów należy dołączyć informacje na temat obowiązujących wymogów prawnych (lub ich braku) w zakresie stosowania kasków.



## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 4 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący prowadzenia pod wpływem alkoholu**

### Uzasadnienie

Prowadzenie pod wpływem alkoholu jest często podawane jako główny czynnik stanowiący przyczynę wypadków.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego jazdy pod wpływem alkoholu

- **Odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących maksymalnego stężenia alkoholu we krwi.**

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Metoda gromadzenia danych	Losowe badania wydychanego powietrza. Jeżeli losowe badania nie są możliwe: Wyniki badań wydychanego powietrza przeprowadzanych podczas działań mających na celu egzekwowanie przepisów (nawet jeżeli nie były prowadzone losowo) <b>lub</b> Samodzielnie zgłaszane przez kierowców w ramach anonimowych ankiet dane dotyczące ich zachowań.
Zakres rodzajów dróg	Wskaźnik powinien obejmować autostrady, wiejskie drogi niebędące autostradami oraz drogi miejskie.
Typ pojazdu	Co najmniej samochody osobowe; pojazdy ciężarowe, autobusy i motocykle, jeżeli to możliwe (wyniki podzielone według typu pojazdów).
Lokalizacja	Próba losowa (metodyka wybierana przez państwa członkowskie).
Pora dnia / godzina	Dowolny czas (bez znaczenia dla samodzielnych zgłoszeń).
Dzień tygodnia	Osobne wyniki dla dni roboczych i weekendów.
Miesiąc	Późna wiosna, wczesna jesień
Tolerancja	Błąd urządzenia pomiarowego.
Metody doboru próby	Losowe (metodyka wybierana przez państwa członkowskie).
Wielkość próby	Wybierana przez państwa członkowskie.

Uwaga: Do wyników należy dołączyć informacje wyjaśniające obowiązujące przepisy prawne, np. maksymalne dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 5 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący rozpraszania uwagi przez urządzenia klasy handheld**

### Uzasadnienie

Rozproszenie uwagi kierowcy uznawane jest za czynnik stanowiący przyczynę wypadków, którego znaczenie rośnie z powodu rosnącego korzystania urządzeń mobilnych, zwłaszcza smartfonów – w ostatnich latach powszechne korzystanie z aplikacji tekstowych nasiliło istniejący problem prowadzenia rozmów telefonicznych podczas jazdy. Dlatego też sugeruje się, aby korzystanie z mobilnego urządzenia klasy handheld podczas prowadzenia pojazdu służyło jako wskaźnik zastępczy służący ocenie problemu rozproszenia uwagi.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego rozpraszania uwagi kierowcy

- **Odsetek kierowców NIEUŻYWAJĄCYCH mobilnych urządzeń klasy handheld.**

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Metoda gromadzenia danych	Bezpośrednie obserwacje prowadzone przez przeszkolonych obserwatorów z pobocza lub z jadących pojazdów. Można wykorzystać metody alternatywne, jeżeli są dostępne, np. wykrywanie automatyczne. Pozostawiono do decyzji państw członkowskich.
Zakres rodzajów dróg	Wskaźnik powinien obejmować autostrady, wiejskie drogi niebędące autostradami oraz obszary miejskie. Wyniki dla tych trzech rodzajów dróg można przedstawić osobno.
Typ pojazdu/użytkownika	Co najmniej samochody osobowe, lekkie pojazdy ciężarowe, autobusy/autokary. O ile to możliwe, inne typy użytkowników (w podziale na typ użytkownika).
Lokalizacja	Próba losowa (metodyka wybierana przez państwa członkowskie).
Pora dnia / godzina	Obserwacje należy prowadzić w świetle dziennym.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 6 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący bezpieczeństwa pojazdów**

### Uzasadnienie

Dobre wyniki pojazdu w zakresie bezpieczeństwa czynnego i biernego są konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Technologia samochodowa może się przyczynić zarówno do obniżenia prawdopodobieństwa wypadków, jak i złagodzenia ich skutków, za sprawą:

- elementów bezpieczeństwa biernego, takich jak pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i ogólna wytrzymałość zderzeniowa oraz
- elementy bezpieczeństwa czynnego, takie jak ABS, ESC, zaawansowany system hamowania awaryjnego, inteligentne dostosowanie prędkości lub ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego bezpieczeństwa pojazdów:

- **odsetek nowych samochodów osobowych, które uzyskały wynik testu bezpieczeństwa Euro NCAP na wcześniej określonym poziomie (np. 4 gwiazdki) lub których wynik przewyższył ten próg.**

Aby ułatwić ocenę, służby Komisji podjęły współpracę z Euro NCAP, który zgodził się zapewniać porady w odniesieniu do procesu przyznawania ocen nowym pojazdom. Potrzebne dodatkowe prace techniczne zostaną przeprowadzone podczas dodatkowych spotkań w ramach grupy CARE.

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Sugestie uwag</b>
Typ pojazdu	Do celów wskaźnika opartego na wyniku testu bezpieczeństwa Euro NCAP – samochody osobowe.

### Uzupełniające kluczowe wskaźniki efektywności dla floty samochodów

Niektóre państwa członkowskie twierdziły, że ocena nie jest dostępna dla wszystkich – nawet dla nowo zarejestrowanych – pojazdów, zatem ich organy nie mogły przypisać wyniku testu Euro NCAP do każdego pojazdu na podstawie jego danych rejestracyjnych.

Aby pokonać te trudności, sugerowane są dwa uzupełniające kluczowe wskaźniki efektywności oparte na wieku floty oraz danych dotyczących zdolności do ruchu drogowego. Szczegóły tych kluczowych wskaźników efektywności zostaną określone przy udziale ekspertów w ramach grupy CARE.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 7 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący bezpieczeństwa infrastruktury**

### Uzasadnienie

Rozplanowanie, projekt (w tym sygnalizacji) oraz utrzymanie to aspekty infrastruktury, które stanowią o jakości „bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Wskaźnik skuteczności działania dotyczący bezpieczeństwa infrastruktury drogowej ma w zamierzeniu odzwierciedlać ilościowo bezpieczeństwo sieci dróg niezależnie od zachowania użytkownika drogi lub technologii pojazdu. Potrzeba jednak dalszych prac, aby taki wskaźnik sformułować.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego infrastruktury

Służby Komisji będą współpracować z państwami członkowskimi nad zdefiniowaniem wskaźnika infrastruktury na podstawie:

- **odsetka odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu (do ustalenia)**

Wybór metody oceny pozostaje w gestii państw członkowskich do czasu osiągnięcia porozumienia co do progu.

Wskaźnik ten stanowi jednak wyzwanie pod względem technicznym. Wiele państw członkowskich nie posiada jeszcze dostępnych danych dotyczących przebytej odległości, więc na pierwszym (i koniecznym) etapie sugeruje się zebranie danych dotyczących odsetka długości sieci ocenionej powyżej progu.

Tymczasowo można użyć uproszczonej wersji kluczowego wskaźnika efektywności, jeżeli nie jest dostępna żadna metoda oceny zgodna z poniższą definicją:

- odsetek odległości przebytej drogami, które posiadają albo oddzielony ruch w przeciwnych kierunkach (barierkami lub pasem), albo ograniczenie dopuszczalnej prędkości do maksymalnie xx km/h (ustalenie poziomu ograniczenia pozostaje w gestii państw członkowskich) w stosunku do całkowitej przebytej odległości.

Prace z ekspertami mające na celu określenie procedur gromadzenia danych i metodyki będą kontynuowane w ramach grupy ekspertów CARE lub w innej właściwej strukturze.

Na pierwszym etapie państwa członkowskie mogą wykluczyć obszary miejskie, aby zmniejszyć ogólną złożoność tego kluczowego wskaźnika efektywności, jednak w przyszłości nie należy wykluczać pytania o infrastrukturę na obszarach miejskich.

## **Kluczowy wskaźnik efektywności nr 8 Kluczowy wskaźnik efektywności dotyczący opieki po wypadku**

### Uzasadnienie

Opieka po wypadku (pourazowa) lub postępowanie w przypadku urazów odnosi się do wstępnego leczenia zapewnianego po wypadku, czy to na miejscu zdarzenia, podczas transportu do centrum medycznego, czy też jeszcze później. Czas od wypadku do otrzymania pierwszej pomocy medycznej oraz jakość tego pierwszego leczenia są często wskazywane jako czynniki o kluczowym znaczeniu dla zminimalizowania konsekwencji wypadku.

### Definicja kluczowego wskaźnika efektywności dotyczącego opieki po wypadku

- **Czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku, w którym doszło do obrażeń, do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku (do wartości 95. percentyla).**

### Metodyka

<b>Aspekty metodyczne</b>	
<b>Aspekt</b>	<b>Minimalne wymagania w zakresie metodyki</b>
Metoda gromadzenia danych	Próba czasów reakcji na powiadomienia alarmowe kończące się interwencją służb ratunkowych na miejscu wypadku drogowego prowadzącego do obrażeń.
Zakres rodzajów dróg	Wszystkie drogi – o ile to możliwe, dane należy prezentować osobno dla autostrad, wiejskich dróg niebędących autostradami oraz dróg miejskich.
Rodzaj wypadku	Z udziałem dowolnego pojazdu, prowadzący do obrażeń.
Lokalizacja	Próba losowa (metodyka wybierana przez państwa członkowskie).