



Brussels, 6 March 2018

**Le Istituzioni dell'UE sono sollecitate a rivedere le norme in materia di guida e di riposo dei conducenti di autobus al fine di riconoscere tra le priorità la sicurezza stradale. Qualsiasi intervento che non tenga conto di tale aspetto determinerà un indebolimento della sicurezza dei conducenti, degli utenti della strada e dei passeggeri.**

*Dichiarazione congiunta della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), della Federazione europea dei ciclisti (ECF), della Federazione europea delle vittime del traffico stradale (FEVR) e del Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC).*

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), la Federazione europea dei ciclisti (ECF), la Federazione europea delle vittime del traffico stradale (FEVR) e il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC) chiedono alle istituzioni dell'UE di respingere qualsiasi tentativo che non tenga conto della sicurezza stradale nella regolamentazione dei tempi di guida e di riposo per il trasporto di autobus in Europa.

Nella sua forma attuale, il regolamento (UE) n. 561 non garantisce appieno la sicurezza e il benessere dei conducenti professionisti, dei ciclisti, dei pedoni, dei passeggeri e degli altri automobilisti. Inoltre, la recente proposta della Commissione europea, del 31 maggio 2017, peggiora notevolmente le condizioni prevedendo solo due giorni di riposo ogni 20 giorni di guida per i conducenti di autobus e pullman, superando le regole attuali secondo le quali sono previsti un minimo di 3 giorni di riposo in due settimane di lavoro.

Gli incidenti stradali determinati gli automezzi pesanti, gli autobus e i pullman e che coinvolgono modo gli anche altri utenti della strada e i conducenti, sono purtroppo ancora troppo frequenti. Date le loro dimensioni e il peso, gli incidenti stradali in cui sono coinvolti questi veicoli determinano spesso un numero maggiore di morti, in particolare ciclisti, pedoni e veicoli a due ruote. Inoltre, un incidente che coinvolge un autobus o un pullman può comportare molti più decessi considerando il numero di passeggeri a bordo.

L'UE è impegnata al fine di ridurre il numero dei decessi stradali. I progressi in materia di sicurezza stradale che sono stati realizzati in tutta l'UE si sono stabilizzati negli ultimi anni determinando la diminuzione dei decessi. Ciò significa che dobbiamo fare di più per migliorare la sicurezza stradale, ma dobbiamo anche assicurarci che il problema non sia aggravato dal fatto di avere guidatori distratti, stanchi e sovraccarichi di lavoro; in particolare quelli che guidano autobus e pullman da 20/30 tonnellate. Un regime di guida e di riposo, non adeguati per il recupero psicofisico dei conducenti, non consentono una guida ottimale e non garantiscono le condizioni di sicurezza nel trasporto commerciale di passeggeri.

L'aumento generale del traffico, la crescita esponenziale del volume del trasporto transfrontaliero di merci e passeggeri su strada, richiedono una diminuzione dei limiti massimi per il tempo di guida e una nuova distribuzione dei tempi di riposo per consentire al guidatore di gestire livelli insopportabili di affaticamento.

Eliminare le deroghe relative ai riposi ed adottare il divieto totale dei periodi di riposo settimanali spesi nel veicolo, riconoscendo invece il riposo settimanale ridotto di 24 ore sono gli interventi che ci auguriamo possano essere adottati dalla Commissione, dal Parlamento europeo e del Consiglio per contribuire a migliorare la sicurezza sulle strade europee.

Le quattro organizzazioni firmatarie della presente dichiarazione congiunta ricordano all'UE e ai responsabili delle politiche nazionali l'impegno assunto a Malta, nel 2017, da 28 Stati membri, di impegnarsi attivamente per dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2020 e ridurre il numero di feriti gravi sulle strade europee entro il 2030. Dobbiamo esaminare ogni problema di trasporto in un'ottica che pone la sicurezza tra le priorità prima di prendere ogni decisione in merito, senza eccezioni. Le scelte strategiche che hanno la sicurezza degli utenti della strada e dei conducenti al loro interno costituiscono il fattore chiave per raggiungere questo obiettivo!



*Brussels, 6 March 2018*

**The EU Institutions are urged to give full priority to road safety when revising the EU driving and rest time rules  
Any laxer regime for bus and coach will weaken safety of drivers, road users and passengers**

Joint statement by the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cyclists' Federation (ECF), the European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) and the European Transport Safety Council (ETSC).

The European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cyclists' Federation (ECF), the European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) and the European Transport Safety Council (ETSC) call for the EU Institutions to reject any attempt for a laxer driving and rest time regime for bus and coach transport in Europe. Our joint appeal is prompted by the fact that the revision of Regulation (EC) No 561/2006 - the EU legal act establishing maximum driving time limits and minimum rest periods for freight and passenger transport - has taken a worrying turn. In its current form, Regulation (EU) No 561/2006 does not do enough for the safety and well-being of professional drivers, let alone that of cyclists, pedestrians, passengers and other car drivers. However, the European Commission proposal launched on the 31 May 2017 would make it possible for bus and coach drivers to drive for 20 days with only two days off in between. According to the current rules, they benefit from a minimum of 3 days off in any given period of two weeks.

Collisions involving heavy goods vehicles, buses and coaches, affecting other road users and drivers alike, are regrettably still all too common. Given their size and weight, collisions involving these larger vehicles often lead to higher numbers of deaths, particularly amongst cyclists, pedestrians and powered two wheelers. Likewise, a single collision involving a bus or coach can result in many more deaths given the number of passengers on board. The EU has been struggling to continue the general reduction in road deaths. The road safety progress that has been made EU-wide has plateaued over the past few years, and even decreased. This means that we must do more to improve road safety, but we also need to make sure the problem is not compounded by having drivers distracted, fatigued, and overloaded; particularly not those that are driving buses, coaches and 20/30 tonne vehicles. A laxer driving and rest time regime for bus and coach will not improve driving and safety conditions in commercial passenger transport.

The overall increase in traffic, the exponential growth in volume of cross-border freight and passenger transport by road require a decrease in maximum limits for driving time and a new distribution of rest time to enable the driver to manage unbearable levels of fatigue. Overruling any further derogation for the bus and coach sector and adopting a total ban on the weekly rest periods spent in the vehicle, to also include the reduced weekly rest of 24 hours – these will be among the clear signs we wait for, from the European Commission, the European Parliament and the Council to help improve safety on Europe's roads.

The four organizations signatory of the present joint statement remind the EU and national policy makers of the commitment made in Malta, in 2017, by 28 Member States, to actively engage in halving road deaths by 2020, and reducing serious injuries on European roads by 2030. We must look at every transport issue through the lens of road safety before we make decisions on it, and this is no exception. Policy choices that have safety of road users and drivers at their core are a key contributor to reaching this goal!