

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

FINAL
A6-0449/2006

5.12.2006

RAPORT

privind Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră - evaluare
intermediară
(2006/2112(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Ewa Hedkvist Petersen

PR_INI

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN	Error! Bookmark not defined.
EXPUNERE DE MOTIVE	Error! Bookmark not defined.
PROCEDURĂ.....	Error! Bookmark not defined.

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

privind Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră - evaluare intermediară (2006/2112(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Cartea albă a Comisiei „Politica europeană în domeniul transporturilor în perspectiva 2010: momentul deciziei” (COM(2001)0370) și rezoluția sa din 12 februarie 2003 privind această carte¹,
 - având în vedere Comunicarea Comisiei „Tehnologiile informației și comunicațiilor pentru vehicule sigure și inteligente” (COM(2003)0542),
 - având în vedere Comunicarea Comisiei „Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră: reducerea la jumătate a numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună” (COM(2003)0311) și rezoluția sa din 29 septembrie 2005² și, mai recent, publicația sa din octombrie 2004 intitulată „Salvarea a 20 000 de victime pe drumurile noastre”,
 - având în vedere Recomandarea 2004/345/CE a Comisiei din 6 aprilie 2004 privind punerea în aplicare a normelor din domeniul siguranței rutiere³,
 - având în vedere Declarația de la Verona din 5 decembrie 2003, precum și concluziile celei de-a doua Conferințe de la Verona din 2004 și angajamentul ulterior al miniștrilor de transport din UE de a considera siguranța rutieră ca fiind o prioritate,
 - având în vedere Carta europeană a siguranței rutiere din 29 ianuarie 2004,
 - având în vedere Comunicarea Comisiei „Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră - evaluare intermediară” (COM(2006)0074),
 - având în vedere anunțul Administrației Naționale pentru Siguranța Traficului pe Autostrăzi din Statele Unite (NHTSA), conform căruia sistemele electronice de stabilitate (ESP/ESC) vor intra în dotarea standard obligatorie a tuturor mașinilor noi, începând cu septembrie 2011,
 - având în vedere articolul 45 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A6-0449/2006),
- A. întrucât peste 40 000 de decese survin în Uniunea Europeană în urma accidentelor rutiere, care atrag cheltuieli directe sau indirecte estimate la 180 de miliarde de euro, echivalentul a 2% din PIB-ul Uniunii Europene;

¹ JO C 43 E, 19.2.2004, p. 250.

² JO C 227 E, 21.9.2006, p. 609.

³ JO L 111, 17.4.2004, p. 75.

- B. întrucât obiectivul de a reduce la jumătate a numărul victimelor accidentelor rutiere în UE până în 2010 rămâne o prioritate; constatând cu îngrijorare că nu s-au înregistrat progresele necesare atingerii cotei respective;
- C. întrucât progresele spre îndeplinirea acestui obiectiv sunt insuficiente la nivelul Uniunii Europene;
- D. întrucât Biroul regional al OMS pentru Europa a subliniat gravitatea problemei de sănătate pe care o reprezintă decesele și răniurile survenite în urma evenimentelor rutiere și reamintește că implicarea factorilor din domeniului sănătății în siguranța rutieră și reducerea vitezei reprezintă o prioritate, chestiune care ține totuși de competența statelor membre;
- E. întrucât diferențele dintre statele membre cu un bilanț negativ al accidentelor rutiere și cele cu un bilanț pozitiv continuă să se adâncească;
- F. întrucât siguranța rutieră îmbracă o dimensiune orizontală, iar, pentru îndeplinirea obiectivului creșterii acesteia în măsura cea mai mare posibilă, trebuie acordată o prioritate absolută ansamblului de politici care urmăresc aplicarea mai eficientă a legislației (centurile de siguranță, limitele de viteză, respectarea codului rutier), îmbunătățirea normelor rutiere (permise de conducere, comportamentul șoferului, respectarea pietonilor), îmbunătățirea infrastructurii (calitatea autostrăzilor și a rețelelor rutiere, benzi de circulație, semne de circulație) și îmbunătățirea vehiculelor (inspecții periodice, modele), precum și schimbul de cele mai bune practici;
- G. întrucât modul cel mai eficient, pe termen scurt, de îmbunătățire a normelor rutiere pe teritoriul Uniunii Europene constă în aplicarea codurilor rutiere din statele membre, în special a dispozițiilor privind depășirea limitelor legale de viteză, conducerea sub influența băuturilor alcoolice și obligația folosirii centurilor de siguranță și a dispozitivelor de reținere pentru copii;
- H. întrucât vehiculele din zilele noastre sunt de patru ori mai sigure decât în 1970;
- I. întrucât proporția motocicliștilor din totalul victimele accidentelor rutiere a crescut;
- J. întrucât parapeții de separare a sensurilor de mers reduc numărul deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere;
- K. întrucât, în octombrie, Comisia a lansat proiectul DRUID, cu durata de patru ani, de studiere a comportamentului conducătorilor auto aflați sub influența drogurilor;
- L. întrucât, în ceea ce privește introducerea sistemelor de siguranță pentru salvarea de vieți omenești, Europa nu trebuie să fie mai puțin ambițioasă decât alte țări;
- 1. solicită, din partea statelor membre, a autorităților locale și regionale și a instituțiilor europene, precum și a reprezentanților industriei, a organizațiilor interesate și a particularilor, un nivel mai mare de angajament politic în favoarea siguranței rutiere în Uniunea Europeană;

2. consideră că numai o abordare integrată, în care să fie implicați toți utilizatorii de drumuri și toți factorii interesați, susținută de eforturi de promovare a transportului public, de o legislație mai eficientă și controale rutiere adecvate în statele membre (verificarea permiselor de conducere, teste de alcoolemie etc.), poate duce la o reducere semnificativă și durabilă a numărului accidentelor de circulație grave;
3. reamintește că obiectivele ambițioase adoptate de Uniune nu pot fi îndeplinite dacă nu se ia în considerare caracterul esențial al educației și al aplicării legislației în vigoare în statele membre; astfel, îndeamnă statele membre să pună mai mult accent și să își generalizeze politicile de informare și campaniile de sensibilizare a tuturor participanților la trafic, indiferent de vârstă, cu privire la siguranța rutieră; de asemenea, invită statele membre să aplice integral și fără excepție legislația în vigoare, respectarea acesteia de către utilizatori permițând ameliorarea considerabilă a siguranței rutiere;
4. salută cele două propuneri recente de directivă ale Comisiei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care ar putea permite o reducere a ratei mortalității cu 12 până la 16%, și utilizarea oglinzilor retrovizoare de unghi mort;
5. invită Comisia să prezinte, cât mai repede posibil, propunerile promise privind, în special, aplicarea transfrontalieră a legislației, rularea cu luminile de întâlnire aprinse pe timpul zilei, aplicarea măsurilor și reglementărilor în vigoare în domeniul siguranței rutiere, utilizarea benzilor reflectorizante în partea din spate a camioanelor pentru a indica conturul acestora și utilizarea oglinzilor retrovizoare de unghi mort de serie sau instalate ulterior și/sau a noilor sisteme de eliminare a unghiului mort;
6. consideră că, pentru a combate infracțiunile rutiere comise în afara teritoriului național, este extrem de important să se asigure aplicarea eficientă a dispozițiilor privind depășirea limitelor legale de viteză, obligația folosirii centurilor de siguranță și conducerea sub influența băuturilor alcoolice, impunându-se sancțiuni semnificative, indiferent dacă infracțiunea este comisă în țara persoanei în cauză sau într-un alt stat membru;
7. reamintește Comisiei intenția sa de a analiza posibilitatea de a oferi informații actualizate și ușor de accesat cu privire la mijloacele de semnalizare rutieră folosite în statele membre, prin intermediul unui site Internet disponibil în toate limbile oficiale ale Uniunii Europene;
8. subliniază necesitatea armonizării normelor și semnalizării rutiere, deoarece existența unor reguli diferite referitoare la prioritate, în special la sensurile giratorii, poate provoca accidente;
9. invită Comisia să prezinte un studiu privind armonizarea semnalizării rutiere în Europa, în scopul ameliorării siguranței rutiere, ținând cont de dispozițiile Convenției de la Viena și de faptul că existența unor mijloace de semnalizare confuze sau inconsecvente cauzează pericole inutile de accidente rutiere;
10. având în vedere numărul mare de accidente și de decese care au loc în apropierea zonelor de drum în lucru, invită Comisia să adopte orientări comune privind cerințele care trebuie respectate în vederea securizării zonelor de drum în lucru, pe baza identificării și schimbului de cele mai bune practici;

11. consideră că Comisia ar trebui să promoveze proiecte de înfrățire finanțate de Uniunea Europeană între noile și vechile state membre, în vederea accelerării unei evoluții pozitive în domeniul siguranței rutiere;
12. consideră că Comisia ar trebui să încurajeze prezența în cadrul grupurilor sale de lucru a unor reprezentanți atât ai „noilor”, cât și ai „vechilor” state membre;
13. invită Comisia să evalueze Carta europeană a siguranței rutiere;
14. invită Comisia și statele membre să compare și să coordoneze în mod activ rezultatele obținute la nivel național în domeniul siguranței rutiere, astfel încât, adoptând cele mai bune practici, să poată transmite experiențele pozitive tuturor statelor membre, iar, prin aceasta, să încurajeze o evoluție favorabilă în acest domeniu;
15. solicită Comisiei să recunoască importanța pe care o prezintă programele paneuropene independente din domeniul analizei comparative a rezultatelor în susținerea aplicării mai uniforme a legislației comunitare referitoare la siguranța rutieră, ceea ce stimulează competiția între factorii responsabili pentru siguranța mediului rutier (de exemplu, EuroTAP sau EuroNCAP);
16. invită statele membre să ia în considerare introducerea unei limite a alcoolemiei egală cu zero pentru șoferii începători și șoferii profesioniști care conduc vehiculele comerciale, de exemplu șoferii care transportă persoane sau produse periculoase;
17. atrage atenția asupra posibilității de a se stabili cerințe minime de siguranță activă și pasivă pentru toate autovehiculele și de a se proceda la armonizarea normelor tehnice privind siguranța rutieră pe întreg teritoriul Uniunii;
18. consideră că conducerea sub influența drogurilor reprezintă o problemă gravă, care trebuie combătută, iar statele membre și comisia ar trebui să investească mai multe resurse în cercetarea și combaterea acestui tip de infracțiuni;
19. invită statele membre să impună utilizarea dispozitivelor tip „mâini libere” pentru telefoane mobile de către toți șoferii, atât de către cei care conduc autoturisme, cât și de către cei profesioniști, care conduc vehicule comerciale și autobuze;
20. invită Comisia și statele membre să își intensifice eforturile în vederea generalizării purtării de centură în toate vehiculele, în special în autobuze;
21. invită Comisia să interzică, ca regulă generală, efectuarea manevrei de depășire de către vehiculele a căror greutate depășește 12 tone pe drumurile cu o bandă sau cu două benzi;
22. invită Comisia să recomande statelor membre să înființeze și să întrețină locuri de repaus adecvate, care să corespundă criteriilor partenerilor sociali europeni, pentru a asigura infrastructuri de repaus mai sigure;
23. invită Comisia și statele membre să încurajeze cumpărătorii și proprietarii concesionari de flote de autovehicule să cumpere sau să concesioneze cele mai bune vehicule pe care le oferă piața în ceea ce privește siguranța și impactul asupra mediului, iar producătorilor le

solicită să creeze vehicule mai sigure și mai eficiente din punct de vedere ecologic;

24. este convins că companiile de asigurări pot contribui în mod hotărâtor la respectarea codurilor rutiere și a legislației muncii din domeniul transporturilor rutiere, prin aplicarea, de exemplu, a unui sistem diferențiat de prime de asigurare;
25. invită statele membre să asigure faptul că printre măsurile de încurajare nu se numără doar tehnologiile de vârf de reducere a emisiilor, ci și echipamente de siguranță importante (EBA - sistem de asistare la frânarea de urgență, LDWS - sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, ACC - control de croazieră adaptabil, ESAC - control al amortizoarelor etc.);
26. invită Comisia să investigheze efectele oboselii și extenuării asupra șoferilor, în vederea diminuării frecvenței accidentelor cauzate de acestea, atât în rândurile conducătorilor auto privați, cât și ale celor care folosesc vehiculele în interes de serviciu, din perspectiva sănătății și siguranței la muncă;
27. invită Comisia să demareze o campanie de informare la nivel european împotriva oboselii la volan, pentru a promova, așa cum s-a întâmplat deja în unele state membre, obligația ca șoferii să facă pauze la fiecare două ore, indiferent de traseu;
28. este de părere că, din vasta gamă de tehnologii, următoarele soluții ar trebui să beneficieze de o atenție specială: sistemele de avertizare centură de siguranță și sistemele avansate de reținere, controlul electronic al stabilității (ESC), limitatoarele de viteză, dispozitivele de blocare la alcool, sistemele de siguranță intuitive (sistemele de asistare la frânarea de urgență, controlul de croazieră adaptabil, sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, sistemele de monitorizare cu senzori a unghiului mort, sistemele de control al amortizoarelor etc.) și sistemul automat de apel în caz de urgență (eCall);
29. invită statele membre să semneze declarația comună de intenție cu privire la sistemul eCall, până în iunie 2007;
30. consideră că, în cazul șoferilor în vârstă, dispozitivele ITS (sisteme inteligente de transport) ar trebui adaptate;
31. invită Comisia și statele membre să încurajeze introducerea de către EuroNCAP a testelor privind protecția la loviturile puternice la ceafă și sistemele tehnice active, precum sistemele electronice de stabilitate (ESP/ESC), de asistare la frânarea de urgență, de supraveghere a șoferului (dispozitivele de blocare la alcool), de control de croazieră adaptabile și de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație;
32. invită Comisia să includă în mod explicit, în orientările privind infrastructura, problema siguranței motocicliștilor, în special introducerea pe drumurile europene a unor parapeteți de siguranță care să nu prezinte niciun pericol pentru motocicliști;
33. consideră că o măsură importantă pe care ar trebui să o ia în calcul Comisia este crearea unui standard minim comun pentru testarea și certificarea instructorilor auto;

34. invită statele membre să întocmească un plan de acțiune privind pregătirea și educația rutieră, care să fie aplicat în întreaga programă școlară (de la 3 la 18 ani) și în toate școlile din Uniune; de asemenea, susține adoptarea unor standarde privind formarea și măsurile de siguranță necesare în cazul în care se va permite efectuarea de stagii de pregătire pentru obținerea permisului de conducere începând de la vârsta de 16 ani;
35. invită Comisia și statele membre să introducă norme europene uniforme de reglementare a controalelor tehnice de siguranță periodice obligatorii pentru toate autovehiculele;
36. invită Comisia și statele membre să propună măsuri bazate pe o evaluare a gradului de conștientizare a existenței și de utilizare a numărului european unic de urgență 112, în vederea îmbunătățirii situației în Uniunea Europeană;
37. subliniază faptul că sistemul eCall ar trebui să permită reducerea timpului de reacție la accidente cu aproximativ 40% în zonele urbane și cu aproximativ 50% în zonele rurale și invită statele membre să promoveze punerea în aplicare a acestuia cât mai curând posibil;
38. invită Comisia să acționeze în vederea creării unui sistem european de investigare a accidentelor rutiere, pentru a facilita comparațiile și pentru a eficientiza activitățile de prevenire;
39. invită Comisia, statele membre și autoritățile regionale ale acestora să acorde o atenție deosebită protecției și siguranței utilizatorilor vulnerabili de drumuri, precum pietonii și bicicliștii;
40. subliniază că statele membre ar trebui să ia în mod sistematic în calcul siguranța tuturor șoferilor (a conducătorilor auto, a motocicliștilor, a bicicliștilor, a conducătorilor de vehicule grele etc.) și prevenirea accidentelor atunci când proiectează, construiesc și întrețin drumurile și alte tipuri de infrastructură;
41. invită Comisia să încurajeze utilizarea de scaune de mașină pentru copii așezate cu spatele la drum, în cazul copiilor cu vârsta de până la 3-4 ani¹;
42. invită Comisia și, în special, statele membre să examineze condițiile de siguranță rutieră a persoanelor cu handicap; consideră important ca șoferii care transportă persoane, șoferii de taxi, de exemplu, să aibă pregătirea necesară pentru fixarea corectă a scaunelor cu rotile etc.;
43. invită Comisia să analizeze nevoile persoanelor cu handicap în ceea ce privește participarea lor activă, independentă la circulația rutieră și să stabilească norme care să le permită acestor persoane să obțină permisul de conducere fără discriminare;
44. consideră că tehnologii precum aplicațiile telematice permit, pe termen lung, eliminarea unui mare număr de accidente mortale; în consecință, solicită lansarea unei cercetări și a unei cooperări intense între toți factorii interesați, în vederea promovării introducerii rapide a tehnologiilor celor mai promițătoare, fără să se neglijeze totuși educația în domeniul siguranței rutiere;

¹ Siguranța copiilor în mașină, raportul 489A al VTI.

45. consideră că utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor în conexiune cu infrastructura rutieră ameliorează în mod semnificativ gestionarea rețelelor transeuropene de transport (RTE-T) și siguranța rutieră; invită Comisia și statele membre să-și continue acțiunile din acest domeniu instituind un program european pentru realizarea unor sisteme inteligente de gestionare a traficului rutier;
46. invită Comisia să acorde o atenție deosebită siguranței tehnice a vehiculelor și să ia măsuri de îmbunătățire a legislației din acest domeniu, până în 2010; în acest context, testarea sistemelor electronice de siguranță a vehiculelor (e-safety) și crearea unui sistem uniform de verificări anuale ale vehiculelor mai vechi de opt ani și de verificări speciale ale vehiculelor care au fost implicate în accidente grave joacă un rol extrem de important în îmbunătățirea siguranței pe drumurile europene;
47. invită Comisia și EUROSTAT să îmbunătățească datele statistice privind accidentele rutiere, adoptând, de exemplu, următoarele măsuri:
- defalcarea suplimentară a acestor date pe criterii de vârstă și gen,
 - luarea în considerare mai atentă a numărului real de accidente în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor, precum pietonii și bicicliștii;
 - armonizarea criteriilor de defalcare a deceselor survenite în urma unor accidente rutiere, în funcție de timpul de supraviețuire în urma unui accident;
48. invită Comisia să elaboreze o strategie pe termen lung privind siguranța rutieră, care să se întindă dincolo de 2010 și care să definească măsurile necesare pentru evitarea tuturor deceselor și rănilor grave cauzate de accidentele rutiere („viziunea zero”);
49. invită statele membre să recunoască pericolele pe care le prezintă zăpada sau gheața de pe plafoanele vehiculelor aflate în trafic (în special ale vehiculelor comerciale) și, pe această bază, să formuleze recomandări pentru crearea unei vaste rețele de „puncte de dezăpezire” și să găsească și/sau să promoveze alternative tehnice;
50. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Road safety within the EU

The mid-term review of the Road Safety Action Programme highlights the progress which has been made in tackling the problem of the number of deaths and injuries on our roads. It is true that traffic on the roads has trebled in the last three decades (1970-2000) while the number of fatal accidents has halved, but the review stresses that much more still needs to be done if we are to achieve the Community's objective of halving the number of fatal accidents by 2010, since there are still 40 000 registered road fatalities every year. Moreover, the policy measures taken in the field of road safety cannot compare either in number or in effectiveness with those taken to protect citizens in other policy areas. The European Community has taken significant steps to combat a long list of threats to the health and well-being of citizens, but in the field of road safety there is still much room for improvement. Road accidents are still the biggest single killer of children, young people and young adults, while persons aged over 65 are over-represented among the pedestrians killed in road accidents. Our fellow-citizens are thus still exposed to greater risks in road traffic than in any other aspect of our everyday lives.

The mid-term review also stresses that the situation is far from uniform within the EU. Indeed, the gap between the Member States with more favourable statistics and those with the biggest problems is growing. In order to help those countries which are lagging behind in terms of road safety work to catch up, it is essential for Member States to learn from each other through best practice and comparisons in various areas. Twinning projects between new and old Member States are an excellent way of learning from one another. The report stresses that there is a need for political will to alter this situation and that there is still much room for political measures which can help greatly improve the protection of our citizens on the road.

2. Rising to the challenges

In the past the debate on how to improve road safety was concluded in terms of national and local measures versus EU legislation. The Third Action Programme on Road Safety therefore brought a welcome change, since it stresses that road safety is a common responsibility for all decision-makers. Unfortunately, there is still a lack of political will among many decision-takers to bear their part of the responsibility, even following the adoption of the Action Programme.

The World Health Organisation (WHO) has also recognised the importance of preventing people from being killed and injured on the roads, and devoted its World Health Day to this issue in 2005. On that day the WHO's European region published its own report on how to tackle the specific road safety challenges which Europe faces. The report comes to the conclusion that the health sector should play a greater role in road safety, and that the issue of speed limits on roads must be made a priority.

All political leaders should redouble their efforts and see what they can do to improve protection for our citizens on the roads through national measures. There is also a need for more creative decision-making, seeking to devise policies which facilitate changes, whether

via the market or through the purchasing decisions of public authorities. The Commission, which is the EU institution with the right of initiative under the Treaty, must take its own responsibility by devising proposals for measures which Parliament and the Commission can then debate and adopt. The Commission should also evaluate the European Road Safety Charter. In that context, opportunities should be created for the cross-border prosecution of traffic offences. If a citizen of one country breaks the law of another country, it is important that they should be able to be sentenced and that the consequences of their offence – such as the withdrawal of their driving licence – should follow them across borders with other Member States. One way to go might be the introduction of a points system applicable to offences throughout the whole EU.

3. Priority areas for action

To improve road safety there is a need for measures in each of the three “road safety areas”: training, quality of the vehicles on the road and quality of the road infrastructure they use. The measures also should complement each other, both within each road safety area and in the context of other policy measures and objectives, as well as in terms of environmental protection and the Lisbon Strategy. This calls for an integrated strategy. It is now equally important to achieve the objectives set, so rapid measures are now needed within the areas in which major progress in road safety is most likely to be achieved. It is these measures which now need to be prioritised. One important measure is for the European Road Safety Agency to be given a clear legal basis for its work.

The application of good practice in the enforcement of traffic legislation should therefore also be a special priority, particularly as regards speed limits, drink-driving and the use of seat belts. Currently we have European legislation which states, for example, that seat belts, when fitted, must be used by all occupants of all vehicles. The Commission and the Member States should make a vigorous effort to ensure increased compliance. In buses, for example, there is still much to be done. It is important to create a habit among users of bus services, for example, of automatically fastening the seat belt just as they do in their own cars. A common minimum blood alcohol level of 0.5‰ is important in order to deal with drink-driving. To achieve sustainable results from these measures, an ongoing commitment will be required from all authorities affected, as will significant investments of both human and financial resources. The EU’s policy in this area should therefore contribute to facilitating both the use of good practice in the enforcement of legislation and the increased use of technology in vehicles to reduce the cost burdens arising from stricter enforcement of policies.

Among these technologies, alcohol interlocks, intelligent seat belt reminders and intelligent speed limitation systems are particularly important. Efforts at EU level should promote the rapid introduction of this kind of technology in as many vehicles as possible. These efforts should include a framework to enable Member States to apply tax incentives or to introduce technical specifications for the purchasers of vehicle fleets. If public authorities use these specifications, this will help create a large market for such technology, which will in turn encourage producers to enter this potentially profitable field.

4. All decision-makers should be made to accept their responsibilities

Common responsibility for road safety implies that many different authorities at different

levels bear responsibility for the current high levels of risk on our roads. All these different authorities, from EU authorities to those at national and local level, should accept their responsibilities, but in order for them to do this, leadership is needed. One key element of the Community's action is to show strong leadership so as to give all those responsible for road safety the opportunity to take action. Political leadership is called for particularly in areas where the responsibilities of differing authorities overlap, such as in cross-border enforcement. The Community should take on a strong leadership role to enable authorities and Member States to use innovative instruments, such as public procurement procedures, so that their decisions can help improve road safety. Insurance companies too are key actors which can influence road safety, e.g. by setting differentiated premiums.

A vehicle is often a mobile place of work. More and more people use a car in their daily work. Many people who work in fields such as home nursing, cleaning, sports clubs or the arts use their cars to travel between clients. The car and the road become a part of their working environment and should be treated as such. Rules on health and safety at work should therefore also apply to these situations. Consequently a systematic approach to road use is a new and important concept which should be taken into account in a road safety context.

Health and safety at work rules should be applied in the procurement of transport services. Road safety should be taken into account in undertakings' health and safety policy. The vehicles used for school bus services are often old and sometimes downright dangerous. The Commission should adopt guidelines for good practice and public procurement rules for school transport to ensure that schoolchildren can travel more safely.

People with disabilities should enjoy the same rights and opportunities as everyone else. It is therefore important for taxi drivers, for example, to be properly trained in securing wheelchairs, so as to ensure the mobility of this group of people.

Vulnerable road users such as pedestrians and cyclists should be given better protection in the traffic environment. This must be taken very seriously at all levels, from the EU to national and local authorities.

Sweden has a significantly better record in terms of children surviving road accidents (95%) than the rest of Europe (60-70%). Studies have shown that survival rates for children up to the age of 4 increase significantly when they are in backward-facing child car seats. To improve safety for this group of children, who have no influence on their own road safety, the EU should show that it is taking children's safety seriously and make an effort to ensure that backward-facing child car seats are required for children up to the ages of 3 or 4.

Whiplash injuries which occur as a result of road accidents are hard to diagnose and hard to treat. Consumer tests influence the speed with which whiplash protection is introduced and the motor industry is adapting gradually. To increase the speed with which it does so, the Commission and the Member States should make an effort to ensure that EuroNCAP includes whiplash protection in its tests. Active systems such as driver support (e.g. alcohol interlocks) and lane departure warning systems are also among the new systems which should be included in EuroNCAP's tests.

We have seen innumerable campaigns aimed at increasing road safety awareness among road

users in the EU. This is good, but it is important to inculcate road safety awareness well before the age at which the driving test is taken. Schools should provide more road safety teaching, preferably in cooperation with the police. One important measure which the Commission should investigate is the creation of a common minimum standard, with a test and certification, for driving instructors. Young drivers, particularly young men, are a group with a very high accident risk. A long course to prepare for the driving test reduces the risk of accidents by up to 30% for young drivers. In Sweden, for example, driving practice is permitted from the age of 16, two years before the age for obtaining a driving licence.

Exhaustion and tiredness are often a major contributory factor in road accidents. The significance of this problem, and how to tackle it, ought to be studied in greater depth. In this connection the Commission, in cooperation with the European Road Safety Agency, should create a system for investigating road accidents. This would on the one hand make it easier to carry out comparisons between the Member States, and on the other hand facilitate preventive work. Vehicles which have been involved in road accidents should also be investigated. Wire road-centre barriers are increasingly common, and a European standard for such barriers is desirable from a road safety perspective, taking all road users into account. Awareness of the international emergency call number 112 should be raised still further in all Member States.

5. After the 2010 objective: a vision of safety for the future

The target date for the Third Road Safety Action Programme will soon be passed, and it is therefore important to ensure that the next programmes do not suffer the same fate as this one, which experienced delays both in drafting and adoption. It is now time to consider what vision the EU has for the future of road safety. It is important to launch a debate on the EU's vision for the future of road safety now, so that the Commission can draw up its Fourth Road Safety Action Programme in good time.

The aim of this vision should be to bring the risks to which our citizens are exposed in road transport down to a level comparable to risks in other areas in which the Community and the Member States have a common responsibility to take action. The opportunity offered by telematics to reduce the number of fatal accidents in the long term must be considered, and large-scale investment into research in this area is required if we are to benefit from all its advantages. The importance of mobility in general and road transport as a daily activity in particular means that the risk levels associated with road use must be reduced. Those bearing political responsibility for the road safety network must reduce the risks by making the system as 'forgiving' as possible.

PROCEDURĂ

Titlu	Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră - evaluare la jumătatea perioadei			
Numărul procedurii	2006/2112(INI)			
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen al autorizării	TRAN 18.5.2006			
Comisia (comisiile) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ITRE 18.5.2006	ENVI 18.5.2006		
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ITRE 30.5.2006	ENVI 14.5.2006		
Cooperare consolidată Data anunțului în plen				
Raportor(i) Data numirii	Ewa Hedkvist Petersen 21.3.2006			
Raportor(i) substituit (substituiți)				
Examinare în comisie	20.6.2006	14.9.2006	10.10.2006	21.11.2006
Data adoptării	22.11.2006			
Rezultatul votului final	+ 38	- 8	0 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool			
Membri supleanți prezenți la votul final	Johannes Blokland, Markus Ferber, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kussstatscher, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Francesco Musotto, Aldo Patriciello, Ari Vatanen			
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Brian Simpson			
Data depunerii	5.12.2006			
Observații (date disponibile într-o singură limbă)				