|  |  |
| --- | --- |
| Parlamentul European  2014-2019 |  |

**TEXTE ADOPTATE**

P8\_TA(2017)0423

Salvarea de vieți omenești: sporirea siguranței autovehiculelor în UE

Comisia pentru transport și turism

PE606.166

Rezoluţia Parlamentului European din 14 noiembrie 2017 referitoare la salvarea de vieți omenești: sporirea siguranței autovehiculelor în UE (2017/2085(INI))

*Parlamentul European*,

– având în vedere raportul Comisiei intitulat „Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE – Raportare privind monitorizarea și evaluarea elementelor avansate de siguranță ale vehiculelor, a raportului cost-eficacitate asociat acestora și a fezabilității acestora în vederea revizuirii normelor privind siguranța generală a vehiculelor, protecția pietonilor și a altor participanți la trafic vulnerabili (COM(2016)0787) și documentul de lucru aferent al serviciilor Comisiei (SWD(2016)0431),

– având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate[[1]](#footnote-1),

– având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE[[2]](#footnote-2),

– având în vedere Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE[[3]](#footnote-3),

– având în vedere Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră[[4]](#footnote-4),

– având în vedere Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional[[5]](#footnote-5),

– având în vedere Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE[[6]](#footnote-6),

– având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile[[7]](#footnote-7),

– având în vedere Rezoluția sa din 18 mai 2017 referitoare la transportul rutier în Uniunea Europeană[[8]](#footnote-8),

– având în vedere Rezoluția Parlamentului European din 3 iulie 2013 referitoare la siguranța rutieră 2011-2020 – primii pași către o strategie în privința vătămărilor[[9]](#footnote-9),

– având în vedere Rezoluția sa din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020[[10]](#footnote-10),

– având în vedere Rezoluția sa din 15 decembrie 2011 referitoare la „Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor”[[11]](#footnote-11),

– având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată” (COM(2016)0766),

– având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” ([COM(2010)0389](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN)),

– având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa” (COM(2012)0636),

– având în vedere Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” ([COM(2011)0144](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0144&qid=1510172820955&from=EN)),

– având în vedere raportul Comisiei intitulat „Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users” (Avantajele și fezabilitatea unei serii de noi tehnologii și măsuri nereglementate în domeniul securității ocupanților vehiculelor și al protecției participanților la trafic vulnerabili), redactat de Transport Research Laboratory (Laboratorul de cercetare în domeniul transportului) și publicat la 26 martie 2015,

– având în vedere documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind punerea în aplicare a obiectivului 6 al orientărilor Comisiei Europene pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020 - Prima etapă spre o strategie în privința vătămărilor” (SWD(2013)0094),

– având în vedere Concluziile Consiliului din 8 iunie 2017 privind siguranța rutieră în sprijinul Declarației de la Valletta, din martie 2017,

– având în vedere pachetul „Europa în mișcare”, lansat de Comisie la 31 mai 2017, care include un set de opt inițiative legislative, cu un accent special pe transportul rutier,

– având în vedere Rezoluția 70/260 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite din 15 aprilie 2016 intitulată „Îmbunătățirea siguranței rutiere globale”,

– având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,

– având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (A8-0330/2017),

A. întrucât, în fiecare an, circa 25 500 de persoane își pierd viața și aproximativ 135 000 de persoane sunt rănite grav pe șoselele din Europa, astfel că este necesar ca, în consultare cu statele membre, să se ia măsuri mai multe și mai eficace pentru a ajunge mai aproape de atingerea obiectivului „zero victime”;

B. întrucât siguranța rutieră depinde de trei factori: vehicule, infrastructuri și comportamentul conducătorilor auto și, prin urmare, pentru a spori siguranța rutieră, sunt necesare măsuri în toate cele trei domenii și ar trebui luate măsuri eficace în materie de siguranță activă și pasivă a vehiculelor;

C. întrucât vechimea medie a autoturismelor, a vehiculelor utilitare ușoare și a vehiculelor grele de marfă în UE este în continuă creștere, în prezent fiind de peste 10 ani; întrucât vechimea unui vehicul are o influență directă asupra consecințelor unui accident rutier și a vătămărilor suferite în urma acestuia;

D. întrucât sistemele de asistență a conducătorului auto cresc siguranța vehiculelor și, de asemenea, le permit persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor vârstnice să participe activ și în siguranță la traficul rutier;

E. întrucât sistemele de conducere inteligentă reduc congestia, avertizează conducătorii auto în legătură cu pericolele de pe ruta lor și contribuie, în consecință, la reducerea riscului de producere a unui accident;

F. întrucât trecerea la vehiculele care circulă autonom progresează rapid, iar siguranța rutieră este, în general, o chestiune urgentă, astfel că Comisia va trebui să prezinte o revizuire a Regulamentului privind siguranța generală cel târziu până în primul trimestru al anului 2018; întrucât, în orice caz, orice nouă întârziere ar fi inacceptabilă;

G. întrucât, dat fiind că 38 % din totalul deceselor cauzate de accidente rutiere survin în zonele urbane și implică adesea participanți la trafic vulnerabili, statele membre ar trebui să aibă în vedere participanții la trafic vulnerabili la planificarea traficului în zonele urbane, îmbunătățind tratamentul acestora în ceea ce privește modurile de transport, cum ar fi autoturismele și autobuzele; întrucât Comisia ar trebui să prezinte o revizuire a regulamentului privind protecția pietonilor;

H. întrucât există o legătură clară între siguranța rutieră și condițiile de muncă ale conducătorilor auto profesioniști,

***Cerințe generale***

1. subliniază că statele membre ar trebui să efectueze controale eficiente și regulate asupra conducătorilor auto, deoarece principalele cauze ale accidentelor, la fel ca și până acum, sunt viteza neadaptată și excesivă pentru condițiile de conducere în cauză, neatenția, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și oboseala excesivă; prin urmare:

(a) solicită Comisiei să stabilească un procentaj al vehiculelor care să fie supuse controalelor în categoriile de vehicule M1 și N1;

(b) solicită Comisiei să introducă controale mai stricte pentru implementarea corectă a timpului de lucru obligatoriu și a perioadelor de odihnă în cazul conducătorilor auto profesioniști;

(c) solicită statelor membre să intensifice schimburile de bune practici, în special în ceea ce privește strategiile inteligente de aplicare, și să prevadă sancțiuni disuasive împotriva contravenienților;

2. ia act de faptul că aproximativ 25 % din totalul anual al deceselor survenite în accidente rutiere în UE sunt cauzate de consumul de alcool; invită, prin urmare, Comisia să evalueze posibila valoare adăugată a armonizării la nivelul UE a concentrației de alcool în sânge pentru șoferii începători în primi doi ani și pentru șoferii profesioniști și salută politica unora dintre statele membre privind toleranța zero pentru conducerea sub influența alcoolului;

3. îndeamnă Comisia, având în vedere declarația de la Valletta privind îmbunătățirea siguranței rutiere, publicată de către Președinția malteză la 29 martie 2017, să includă în noua sa strategie de siguranță rutieră pentru decada 2020-2030 noi obiective de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în trafic în UE;

4. solicită statelor membre să îmbunătățească în mod semnificativ starea infrastructurii lor rutiere, prin întreținerea periodică și eficace, inclusiv prin semne de circulație și sisteme de semnalizare și prin modernizări adecvate pentru a putea face față volumului de trafic, precum și să introducă măsuri inovatoare care să asigure funcționalitatea deplină și care să crească gradul de interoperabilitate al sistemelor de asistență pentru șoferi, cu scopul de a avea așa-numitele infrastructuri inteligente; solicită Comisiei să instituie un mecanism care să garanteze faptul că infrastructura rutieră europeană se menține într-o stare adecvată;

5. observă că modificările aduse infrastructurii (de exemplu, anumite tipuri de parapete de siguranță sau dispozitive pentru reducerea vitezei) pot uneori provoca sau agrava unele accidente, în special în cazul vehiculelor motorizate pe două roți; solicită, prin urmare, Comisiei să propună orice măsură de standardizare care permite remedierea inconvenientelor;

6. observă că mulți conducători auto nu sunt conștienți de necesitatea formării unui coridor pentru accesul vehiculelor de urgență pe autostrăzi sau nu cunosc modul în care se formează aceste coridoare și, prin urmare, invită Comisia să stabilească standarde comune pentru crearea unor astfel de coridoare și să lanseze o campanie de sensibilizare la nivel european;

7. constată că, în ceea ce privește pietonii și bicicliștii, aproape jumătate dintre decese sunt înregistrate în rândul persoanelor cu vârsta de peste 65 de ani, precum și faptul că accidentele rutiere reprezintă principala cauză de deces în rândul tinerilor; invită, prin urmare, statele membre să le permită persoanelor mai în vârstă și tinerilor conducători auto să circule pe șosele în condiții de siguranță, prin realizarea de programe popularizate care să avertizeze cu privire la riscurile de accidente specifice fiecărei categorii de vârstă;

8. observă că în 51 % din accidentele soldate cu morți care au loc în zonele urbane sunt implicați pietoni și cicliști și, prin urmare, încurajează orașele să includă în planurile lor de mobilitate obiective privind reducerea numărului de accidente rutiere și de circulație; invită, de asemenea, statele membre să țină seama într-o măsură mai mare de participanții la trafic mai vulnerabili, prin măsuri specifice în locurile în care se întâmplă frecvent accidente și prin construirea și menținerea unei infrastructuri mai sigure pentru pietoni și pentru bicicliști sau prin extinderea și modernizarea infrastructurii existente, precum și printr-o mai bună semnalizare; invită, de asemenea, Comisia să ia măsuri suplimentare la nivelul UE, peste nivelul disponibil al schemelor de finanțare actuale, pentru a facilita îmbunătățirea pe scară largă a infrastructurii pentru biciclete, și să introducă noi tehnologii de siguranță activă și pasivă a vehiculelor, care să protejeze în special participanții la trafic vulnerabili;

9. constată că, întrucât unii cicliști nu cunosc și/sau nu respectă regulile de circulație rutieră, apar uneori situații în care propria lor siguranță și cea a altor participanți la trafic este pusă în pericol; invită Comisia să reflecteze asupra unei propuneri de îmbunătățire a siguranței ciclismului, care să permită alinierea armonioasă a ciclismului la alte moduri de mobilitate urbană;

10. încurajează sistemul de transport inteligent (STI) și operatorii de transport public să dezvolte în continuare tehnologii pentru vehicule, care să încurajeze conducătorii auto să treacă la moduri de transport mai sigure atunci când intră în zonele urbane;

11. observă că noile mijloace de transport, cum ar fi bicicletele electrice și alte dispozitive de mobilitate electrice devin din ce în ce mai populare; solicită, prin urmare, Comisiei să examineze fără întârziere cerințele de siguranță pentru astfel de vehicule și să facă propuneri privind integrarea lor în condiții de siguranță în transportul rutier, ținând totodată seama în mod corespunzător de principiul subsidiarității;

12. constată că dezvoltarea și implementarea sistemelor de siguranță ar trebui să garanteze siguranța rutieră și că, în consecință, acest lucru necesită o anumită perioadă de adaptare; solicită, prin urmare, Comisiei să acorde timpul necesar dezvoltării unor astfel de sisteme înainte de punerea în aplicare a unei legislații tehnice specifice;

13. reamintește faptul că fraudarea odometrelor rămâne o problemă care nu a fost abordată, în special pe piața autoturismelor de ocazie, după cum a remarcat Comisia în studiul său privind funcționarea pieței autoturismelor de ocazie din perspectiva consumatorului; îndeamnă Comisia și statele membre să abordeze problema modificărilor frauduloase sau manipulării odometrelor, prin intermediul unor măsuri eficace și al legislației;

14. constată că, cu cât sunt mai multe vehicule în trafic, cu atât probabilitatea producerii de accidente crește; solicită, prin urmare, statelor membre și Comisiei să promoveze mobilitatea colectivă și partajată, în special în zonele urbane, pentru a reduce flota de autovehicule aflate în trafic, precum și să ia măsuri pentru a spori numărul bicicletelor și al vehiculelor conduse de către șoferi profesioniști;

15. subliniază faptul că echipamentul obligatoriu ce trebuie să existe într-un vehicul diferă de la un stat membru la altul și solicită, prin urmare, Comisiei să elaboreze o listă obligatorie la nivelul UE privind articolele care ar trebui să facă obiectul cerinței de dotare a vehiculelor;

16. susține că UE și centrele sale de cercetare ar trebui să joace un rol de lider în dezvoltarea vehiculelor autonome, deoarece acestea vor revoluționa sectorul automobilelor, în special în ceea ce privește siguranța rutieră, dat fiind că se preconizează că acestea vor salva mii de vieți în fiecare an, contribuind totodată la digitalizarea pieței interne;

***Sisteme de asistență a conducătorului auto pentru sporirea siguranței traficului rutier***

17. subliniază că circa 92 % dintre accidente sunt cauzate de eroarea umană sau de interacțiunea erorii umane cu vehiculul și/sau infrastructura și că, prin urmare, ar trebui să fie obligatorie incorporarea numai a acelor sisteme de asistență a conducătorului auto în cazul cărora s-a dovedit științific că îmbunătățesc semnificativ siguranța rutieră, care au un raport costuri-beneficii pozitiv și care au ajuns la o fază de maturitate pe piață; consideră, în plus, că creșterea prețurilor de achiziție nu ar trebui să fie excesivă, astfel încât consumatorii vizați pentru astfel de vehicule să își poată permite să le cumpere, și că sistemele de asistență a conducătorului auto importante pentru siguranța rutieră ar trebui să fie verificate în mod regulat;

18. solicită Comisiei să testeze dispozitivele de siguranță menționate mai sus atunci când efectuează supravegherea pieței vehiculelor;

19. consideră că pot fi obținute beneficii de pe urma îmbunătățirii standardelor și echipamentelor de siguranță numai în cazul în care actualele și viitoarele dispoziții sunt puse în aplicare și sunt respectate în mod efectiv; solicită, în acest sens, o intensificare a supravegherii la nivel european a autorităților de omologare de tip și a serviciilor tehnice din Uniune; solicită, în plus, o supraveghere mai bună și mai independentă a vehiculelor pe șoselele de pe teritoriul Uniunii după introducerea lor pe piață, pentru a se asigura că acestea respectă în continuare criteriile de siguranță;

20. subliniază că, atunci când sunt identificate neconformități, consumatorii europeni ar trebui să poată conta pe măsuri de remediere rapide, adecvate și coordonate, inclusiv rechemarea în service a autovehiculelor de pe piața Uniunii, atunci când acest lucru se impune; consideră că operatorii economici ar trebui să fie răspunzători pentru orice daune cauzate proprietarilor vehiculelor afectate ca urmare a unei neconformități sau după o rechemare în service a autovehiculelor;

21. invită Comisia și statele membre să îmbunătățească nivelul de siguranță al vehiculelor deja în uz și să sprijine evoluțiile și inovațiile care vor spori siguranța vehiculelor aflate deja în uz, prin stimularea și promovarea echipării ulterioare a vehiculelor cu sisteme de siguranță rutieră la costuri avantajoase, care să ajute conducătorii auto să reacționeze mai bine în situații periculoase;

22. solicită producătorilor și operatorilor:

(a) să se asigure că conducătorului auto i se aduce la cunoștință în mod clar starea de activare a fiecărui sistem de asistență;

(b) în cazul sistemelor care pot fi oprite, să prevadă un mecanism de oprire în două etape, care inițial să îi permită conducătorului auto doar să oprească semnalul de avertizare și abia o a doua acțiune din partea acestuia care să permită dezactivarea propriu-zisă a sistemului;

(c) să se asigure că, de fiecare dată când vehiculul este pornit din nou, sistemul de asistență este reactivat; și

(d) să introducă o politică de stabilire a prețurilor care să încurajeze consumatorii să aleagă vehicule echipate cu sisteme de siguranță și de asistență a conducătorului auto;

23. subliniază că mesajele de avertisment evidente ar trebui să fie suficient de distincte între ele, încât să fie ușor de identificat și clar de la ce sistem provine asistența și că mesajele de avertisment ar trebui să poată fi ușor de perceput, inclusiv de către persoanele în vârstă, de către persoanele cu dizabilități, cum ar fi deficiențe de auz și/sau de vedere, și de către persoanele cu mobilitate redusă; solicită, prin urmare, părților în cauză să adopte standarde uniforme adecvate care să le permită operatorilor să adopte soluții specifice;

24. salută faptul că aproape toate autoturismele testate în cadrul Programului european pentru evaluarea vehiculelor noi (Euro NCAP) au primit cinci stele și că majoritatea constructorilor de automobile au răspuns cu succes la provocarea de a îndeplini noile cerințe Euro NCAP; ia act însă de faptul că nu toate modelele de autoturisme vândute în Europa sunt testate prin Euro NCAP și că nu toate autoturismele de același tip sunt vândute cu aceleași specificații, fapt care poate genera o lipsă de claritate pentru consumatori și un nivel de încredere în autovehicul care nu corespunde performanțelor reale ale modelului achiziționat; reamintește, prin urmare, importanța unui standard de bază solid în ceea ce privește cerințele obligatorii de siguranță, care să garanteze că toate echipamentele de siguranță necesare sunt prezente la întregul parc de automobile folosite și vândute în UE;

25. este de părere că Euro NCAP ar trebui să reflecte întotdeauna gradul efectiv de siguranță al unui anumit model de autoturism și încurajează acest sistem ca, în evaluarea siguranței vehiculelor noi, să aplice cerințe mai ambițioase decât cerințele minime legale și să ia în considerare cerințele legale minime actualizate, în scopul de a promova și mai mult dezvoltarea de vehicule care asigură standarde înalte în materie de siguranță rutieră și astfel încât Europa să își mențină ambițiile și să acționeze ca lider mondial în domeniul siguranței automobilelor;

26. solicită Comisiei ca, împreună cu Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU), să adopte standarde care să asigure coerența pe plan internațional și, totodată, să reducă la minimum excepțiile de la obligația de instalare a sistemelor de asistență a conducătorului auto, cu scopul de a spori astfel la o scară cât mai largă siguranța traficului rutier; subliniază, în plus, că producătorii ar trebui să elaboreze materiale informative clare pentru a ajuta conducătorii auto să înțeleagă mai bine diversele sisteme de asistență a conducătorului auto și funcționalitățile acestora;

27. solicită o abordare europeană armonizată, care să țină cont de întreaga legislație internațională și națională existentă și care să asigure complementaritatea acesteia;

28. solicită Comisiei să examineze în ce proporție sunt implicate vehicule cu destinație specială în accidentele urbane și, dacă este cazul, să elimine excepțiile de la obligația de instalare a sistemelor de asistență a conducătorului auto;

29. subliniază că instruirea conducătorilor auto ar trebui să includă formări periodice și suplimentare în utilizarea mecanismelor obligatorii de asistență a conducătorului auto, acordându-se o atenție deosebită persoanelor în vârstă și persoanelor cu mobilitate redusă; îndeamnă școlile de șoferi ca, pe de o parte, să integreze chestiunile legate de funcționarea acestor sisteme în formările pe care le oferă și, pe de altă parte, să condiționeze obținerea unui permis de conducere de acumularea unei experiențe practice profesioniste în trafic;

30. constată că stimulentele financiare, de exemplu fiscale sau în materie de asigurări, pentru măsuri cum ar fi instalarea de sisteme de siguranță suplimentare de asistență a conducătorului auto pe autovehiculele noi și cele folosite sau includerea acestora în formarea conducătorilor auto, pot facilita introducerea pe piață a vehiculelor cu dispozitive avansate de siguranță; invită statele membre să ia în considerare introducerea unor astfel de mecanisme;

31. îndeamnă Comisia să solicite operatorilor de pe piață să se asigure că sunt folosite standarde și interfețe deschise care vor îmbunătăți în continuare interoperabilitatea, astfel încât să se poată realiza teste independente prin accesarea datelor relevante despre vehicul și sistem, inclusiv actualizările acestora, și că aceste teste pot fi realizate de către orice profesionist calificat, cu respectarea datelor care fac obiectul drepturilor de proprietate și a proprietății intelectuale;

32. subliniază că ar trebui să se garanteze un nivel ridicat de protecție și păstrare a datelor, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 (Regulamentul general privind protecția datelor) și cu dreptul la protecția vieții private și a datelor cu caracter personal, dar și securitatea sistemelor informatice, astfel încât să fie excluse noi riscuri de accidente ca urmare a manipulării la distanță a sistemelor de la bordul vehiculelor sau din cauza conflictelor legate de compatibilitatea sistemelor; recomandă analizarea principiului dreptului de proprietate asupra datelor;

33. subliniază că este important să se folosească informații spațio-temporale fiabile furnizate de sistemele de poziționare prin satelit și să se folosească sistemul EGNOS/GNSS pentru siguranța rutieră activă; cere să se depună mai multe eforturi pentru a atinge un nivel de precizie a sistemului de siguranță rutieră activă EGNOS/GNSS de mai puțin de un metru, pentru a trece de la capacitatea sistemului de a reduce viteza vehiculului la capacitatea sa de a interveni în mod automat și de a devia traiectoria vehiculului; solicită promovarea unei siguranțe rutiere crescute prin integrarea datelor EGNOS/GNSS în sistemele de control de la bord;

***Măsuri de siguranță pentru prevenirea accidentelor***

34. salută faptul că, începând cu noiembrie 2015, frânarea de urgență este deja obligatorie pentru toate camioanele și autobuzele noi din UE, însă invită Comisia să impună obligația de a instala dispozitive automate de frânare de urgență care să detecteze pietonii, bicicliștii, vehiculele motorizate ușoare cu două roți și motocicliștii, în autoturisme, în vehiculele utilitare ușoare, în autobuze, în autocare și, în special, în vehiculele grele de marfă, întrucât aceste dispozitive au un potențial important de prevenire a accidentelor rutiere datorită sistemului puternic de frânare autonomă și, deci, grație distanței mai scurtă de oprire;

35. solicită ca proiectarea părții din față a vehiculelor grele de marfă fie mai sigură, astfel încât șoferul să poată vedea mai bine pietonii și cicliștii și solicită, totodată, bariere pentru evitarea coliziunilor și atenuarea consecințelor coliziunilor;

36. solicită instalarea obligatorie a unor sisteme inteligente dezactivabile de asistență privind limitele de viteză, care să indice limitele de viteză, indicatoarele de stop și semafoarele și să intervină pentru a ajuta conducătorii auto să se mențină în limitele de viteză; solicită statelor membre să se asigure că semnalizarea șoselelor este într-o stare impecabilă, cu marcaje rutiere clar lizibile; subliniază faptul că, pentru buna funcționare a sistemelor de asistență inteligente, este necesar să se actualizeze hărțile rutiere online cu limitele de viteză actuale;

37. subliniază că, în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere, încetinirea vehiculelor altor participanți la trafic ar trebui să fie indicată mai bine, prin semnale luminoase montate pe vehicul, și așteaptă utilizarea obligatorie a unui semnal luminos în caz de frânare de urgență, sub forma unei lămpi de stop cu semnal intermitent sau a luminilor intermitente de avarie;

38. subliniază că, dată fiind relevanța sa pentru siguranța rutieră, ar trebui să se prevadă obligativitatea unui sistem dezactivabil de asistență la păstrarea liniilor de separare a benzilor de circulație, care nu doar să avertizeze, ci și să intervină în mod adecvat, fără însă a împiedica intervenția directă a conducătorului auto; constată că, pentru utilizarea acestui sistem de avertizare, este necesar ca marcajele rutiere să fie păstrate într-o stare care să permită recunoașterea clară a acestora;

39. subliniază faptul că creșterea vizibilității directe pentru șoferii de vehicule grele de transport de marfă, de autobuze și de autocare și reducerea sau eliminarea unghiurilor moarte sunt elemente vitale pentru sporirea siguranței acestor vehicule în traficul rutier; solicită Comisiei, prin urmare, să introducă standarde ambițioase și diferențiate privind vizibilitatea directă și să prevadă obligativitatea instalării în față, în spate și în lateral de camere, senzori și sisteme de asistență la viraj, garantând totodată că aceste măsuri sunt în concordanță cu Directiva (UE) 2015/719 și nu duc la o prelungire a termenelor de punere în aplicare stabilite în aceasta;

40. subliniază necesitatea de a prevedea condiții prealabile pentru instalarea de etiloteste antidemaraj și de sisteme care să depisteze neatenția și starea de somnolență a conducătorului auto și solicită utilizarea de etiloteste antidemaraj pentru conducătorii auto profesioniști și pentru conducătorii auto care au provocat un accident rutier sub influența alcoolului și care au fost condamnați pentru o infracțiune de conducere sub influența alcoolului, ca o măsură de reabilitare;

41. observă că în 15 % din accidentele rutiere mortale sunt implicate camioane și că circa 1 000 de utilizatori vulnerabili ai șoselelor își pierd în fiecare an viața în accidente în care sunt implicate camioane; solicită, prin urmare, Comisiei să accelereze introducerea obligatorie a unor standarde ambițioase și diferențiate pentru camioane referitoare la vizibilitatea directă, a unor sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei și a unor sisteme automate de frânare de urgență care să poată detecta pietonii și cicliștii;

***Măsuri de siguranță pentru reducerea consecințelor accidentelor***

42. observă că presiunea pneurilor are implicații semnificative asupra siguranței rutiere și a consumului de combustibil, precum și a emisiilor; invită, prin urmare, Comisia să impună obligația de a instala sisteme de monitorizare directă a presiunii din pneuri; solicită Comisiei să transpună în legislația UE amendamentele privind sistemele de măsurare a presiunii în pneuri, care vizează buna funcționare a acestor sisteme în condiții de trafic real, convenite la CEE-ONU;

43. consideră că este necesar să se prevadă obligativitatea instalării de sisteme inteligente de avertizare pentru centura de siguranță la toate locurile din față în cazul tuturor vehiculelor și pentru locurile din spate pentru vehiculele M1 și N1;

44. consideră că este important să se prevadă obligativitatea instalării unor sisteme de reglare automată a centurilor de siguranță, pentru a evita vătămarea la nivelul gâtului;

45. solicită Comisiei să extindă obligativitatea instalării sistemului eCall și la motociclete, vehiculele utilitare grele, autobuze și autocare și, de asemenea, să asigure disponibilitatea sistemului pentru post-echipare, pentru a garanta că acesta poate acoperi numărul maxim posibil de vehicule aflate în circulație, începând din 2019;

46. solicită realizarea unor statistici exacte și fiabile la nivelul UE privind accidentele, inclusiv statistici privind cauzele accidentelor, date privind expunerea la riscuri, o listă a vătămărilor suferite și a victimelor accidentelor, și remarcă faptul că un înregistrator de date privind evenimentele poate fi deosebit de util, însă datele trebuie să rămână anonime și analizarea lor trebuie să se facă exclusiv în scopul cercetării legate de accidente;

47. solicită colectarea de date în întreaga UE privind pasagerii vehiculelor uciși sau răniți din alte cauze decât coliziunile; constată că nu există date disponibile privind numărul persoanelor care au suferit insolații în vehicule;

48. solicită adoptarea unor norme mai bune în materie de siguranță împotriva incendiilor pentru autobuzele și autocarele propulsate cu diferite tipuri de energie, inclusiv pentru autobuzele cu motor pe bază de GNC, pentru a maximiza siguranța pasagerilor;

49. observă că regândirea protecției anti-încastrare de la camioane ar putea reduce cu 20 % pierderile de vieți omenești cauzate de coliziunile dintre autoturisme și camioane; invită Comisia să instituie obligativitatea instalării în partea din față a camioanelor a unor dispozitive ameliorate de protecție anti-încastrare pentru toate camioanele noi;

50. solicită efectuarea de teste obligatorii la coliziuni frontale, laterale și din spate pentru:

(a) autoturismele de teren (SUV) cu scaune poziționate mai înalt și cu o greutate maximă mai mare de 2 500 kg, și

(b) vehiculele cu propulsie electrică și alte tehnologii noi de propulsie ;

51. solicită Comisiei să actualizeze și cerințele de testare pentru sistemele de siguranță pasivă ale autovehiculelor, astfel încât să includă protecția tuturor participanților la trafic vulnerabili în cazurile de impact frontal și din spate, inclusiv a pietonilor și a cicliștilor;

52. solicită Comisiei să se asigure că piața va avea, în mod realist, timp suficient pentru a se adapta la aceste măsuri;

53. subliniază faptul că Directiva (UE) 2015/719 privind greutatea și dimensiunile vehiculelor grele de transport marfă are un potențial important de îmbunătățire a siguranței camioanelor, invită Comisia să accelereze lucrările la prezenta directivă și să își prezinte evaluarea fără întârziere;

o

o o

54. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

1. JO L 200, 31.7.2009, p. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. JO L 35, 4.2.2009, p. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. JO L 127, 29.4.2014, p. 134. [↑](#footnote-ref-3)
4. JO L 68, 13.3.2015, p. 9. [↑](#footnote-ref-4)
5. JO L 115, 6.5.2015, p. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. JO L 123, 19.5.2015, p. 77. [↑](#footnote-ref-6)
7. JO C 316, 22.9.2017, p. 155. [↑](#footnote-ref-7)
8. Texte adoptate, P8\_TA(2017)0228. [↑](#footnote-ref-8)
9. JO C 75, 26.2.2016, p. 49. [↑](#footnote-ref-9)
10. JO C 56 E, 26.2.2013, p. 54. [↑](#footnote-ref-10)
11. JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72. [↑](#footnote-ref-11)