



2017/2085(INI)

28.9.2017

AVIZ

al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la salvarea de vieți omenești: sporirea siguranței autovehiculelor în UE
(2017/2085(INI))

Raportor pentru aviz (*): Daniel Dalton

(*): Procedura comisiilor asociate – articolul 54 din Regulamentul de procedură

PA_NonLeg

SUGESTII

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să includă următoarele sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. constată cu regret că, în 2016, 25 500 de persoane din Uniunea Europeană și-au pierdut viața în accidente rutiere, iar alte 135 000 au fost rănite grav;
2. recunoaște progresele înregistrate de Uniune cu privire la reducerea accidentelor rutiere și a costurilor aferente datorită legislației sale privind siguranța vehiculelor, introdusă de-a lungul anilor; subliniază că ratele de reducere a numărului de decese au stagnat însă în ultimii ani și consideră că ar trebui depuse eforturi suplimentare pentru a atinge obiectivul UE de a reduce la jumătate numărul de decese rutiere în perioada 2010-2020;
3. recunoaște că, deși pasagerii auto beneficiază de o mai bună siguranță a vehiculelor, proporția deceselor în rândul participanților la trafic neprotejați este în creștere; consideră că, în cadrul activităților viitoare, ar trebui să se acorde atenție participanților la trafic vulnerabili, cum ar fi pietonii și bicicliștii;
4. recunoaște că îmbunătățirea siguranței rutiere în UE este esențială pentru a reduce numărul de decese și de vătămări grave pe drumurile din Uniunea Europeană; salută, prin urmare, lista tehnologiilor de siguranță publicată de Comisie pentru a fi inclusă în următoarea revizuire a normelor;
5. 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 circulației pe drumurile publice de pe teritoriul Uniunii după introducerea pe piață a autovehiculelor pentru a se asigura că acestea respectă în continuare criteriile de siguranță;
6. consideră că îmbunătățirea siguranței rutiere necesită o abordare coerentă și integrată și solicită integrarea aspectelor legate de siguranța rutieră în toate domeniile de politică relevante, inclusiv în ceea ce privește conștientizarea în materie de mediu, protecția consumatorilor și cooperarea polițienească și judiciară;
7. subliniază că o politică coerentă în domeniul siguranței rutiere trebuie să includă toți factorii, cum ar fi comportamentul conducătorilor auto, infrastructura rutieră și elementele de siguranță ale vehiculelor; este esențial, în acest scop, să se aibă acces la date comparabile de înaltă calitate, care să poată fi utilizate în scopul anticipării comportamentale și al dezvoltării de soluții tehnice, respectând în același timp confidențialitatea datelor utilizatorilor;
8. consideră că inspecțiile tehnice din statele membre ar trebui să includă verificarea măsurii în care elementele de siguranță ale vehiculelor sunt pe deplin operaționale; acest lucru ar trebui să se aplice atât în cazul elementelor de siguranță activă, cât și al celor de siguranță pasivă;

9. subliniază că, atunci când sunt identificate neconformități, consumatorii europeni ar trebui să poată conta pe măsuri corective rapide, adecvate și coordonate, inclusiv rechemarea autovehiculelor de pe piața europeană, atunci când acest lucru se impune; consideră că operatorii economici ar trebui să fie răspunzători pentru orice daune cauzate proprietarilor de vehicule afectate ca urmare a unei neconformități sau după o rechemare a autovehiculelor;
10. consideră că trebuie efectuată o analiză costuri-beneficii cuprinzătoare, sub formă de evaluări de impact preliminară de către Comisie, pentru orice noi cerințe de siguranță și că ar trebui acordată o atenție specială echilibrării cu atenție a costurilor potențiale pentru industrie și a beneficiilor societale în sens larg în ceea ce privește viețile salvate și vătămările prevenite; recomandă, de asemenea, ca punerea în aplicare a noilor cerințe ale UE în materie de siguranță rutieră să fie coordonată cu activitățile Comisiei Economice pentru Europa a ONU (UNECE); recomandă Europei să își păstreze un nivel ridicat de ambiție în calitate de lider mondial pentru a stabili standarde de siguranță globale mai ridicate și a reduce numărul de decese cauzate de accidente rutiere; consideră că un astfel de obiectiv poate încuraja inovarea și investițiile în interiorul UE, poate stimula competitivitatea industriilor noastre și contribui la crearea de locuri de muncă;
11. este de părere că orice noi măsuri de siguranță la nivelul UE ar trebui să fie proporționale cu problemele de proiectare și producție cu care se confruntă micii producători și producătorii de autovehicule personalizate;
12. salută faptul că aproape tuturor autoturismele testate în cadrul programului Euro NCAP de testare a autoturismelor de către consumatori le-au fost atribuite cinci stele, precum și faptul că majoritatea constructorilor de automobile au răspuns cu succes la provocarea de a îndeplini noile cerințe Euro NCAP; indică însă faptul că nu toate modelele de autoturisme vândute în Europa sunt testate de Euro NCAP și nu toate autoturismele de același tip sunt vândute cu aceleași specificații, fapt care ar putea să nu le fie clar consumatorilor, generând astfel un nivel de încredere în autovehicul care nu corespunde cu performanțele reale ale modelului achiziționat; reamintește, prin urmare, importanța unei standard de bază solid în ceea ce privește cerințele obligatorii de siguranță, care să asigure că toate echipamentele de siguranță necesare sunt prezente în întregul parc de automobile folosite și vândute în Uniunea Europeană;
13. salută îmbunătățirile pe care evoluția progresului tehnologic le-a permis în domeniul siguranței rutiere din UE și încurajează continuarea explorării oportunităților oferite de revoluția digitală în această privință, cu respectarea legislației Uniunii, de exemplu din domeniul protecției datelor și a vieții private; consideră că este important să se examineze în continuare principiul proprietății asupra datelor; solicită continuarea cercetării și a dezvoltării de noi standarde, în direcții precum sisteme autonome de frânare de urgență, sisteme de asistență pentru menținerea benzii, tehnologii de detectare la mersul în marșarier, cabine de înaltă viziune, camere de luat vederi frontale pentru unghiul mort și sisteme de senzori pentru autovehiculele grele destinate transportului de mărfuri; solicită o colectare și un schimb de informații și date mai bun și mai eficiente între toate părțile interesate cu privire la cercetarea cauzelor accidentelor, care să asigure colectarea și schimbul de date în mod liber, în vederea unei analize mai aprofundate; consideră că UE poate sprijini dezvoltarea în viitorii ani a vehiculelor complet autonome, care vor revoluționa sectorul automobilelor, în special în ceea ce privește siguranța rutieră;

14. solicită Comisiei să prezinte cerințe administrate în cadrul proceselor de omologare de tip pentru a îmbunătăți gradul de conștientizare și siguranța pietonilor și a bicicliștilor cu privire la vehiculele grele cu zone mari de unghi mort; reamintește cerințele din Directiva 96/63/CE privind masele și dimensiunile, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719, și solicită revizuirea mandatului Comisiei pentru a se asigura că acesta corespunde scopului sau că este reînnoit în cadrul legislației viitoare, în vederea asigurării securității juridice pentru a permite luarea de măsuri în acest domeniu;
15. solicită Comisiei să ia în considerare includerea în viitoarele propuneri a sistemelor obligatorii de monitorizare a presiunii în pneuri, a extincatoarelor, a ciocanelor/a dispozitivelor de spart sticla și de tăiat centurile de siguranță în toate vehiculele;
16. salută și subliniază importanța stabilirii obligativității elementelor promovate de organismul de clasificare, deoarece acest lucru ar putea contribui la uniformizarea nivelurilor de protecție;
17. salută lista tehnologiilor de siguranță publicată de Comisie în decembrie pentru a fi inclusă în următoarea revizuire a normelor; recunoaște că stabilirea tehnologiilor de asistare a conducătorilor auto, cum ar fi frânarea automată de urgență și asistența inteligentă pentru controlul vitezei, drept caracteristici standard, va contribui, de asemenea, la parcursul european către niveluri mai înalte de automatizare; solicită standardizarea și testarea independentă a acestor tipuri de caracteristici pentru a pregăti terenul pentru vehiculele autonome;
18. susține că UE și centrele sale de cercetare ar trebui să joace un rol principal în dezvoltarea vehiculelor autonome, care vor revoluționa sectorul automobilelor, în special în ceea ce privește siguranța rutieră, deoarece se preconizează că acestea vor salva mii de vieți în fiecare an, contribuind totodată la tranziția la tehnologia digitală în cadrul pieței interne;
19. recunoaște valoarea adăugată a modernizării vehiculelor mai vechi, după caz, cu elemente de siguranță suplimentare incluse în modelele mai noi; consideră că stimularea modernizării prin reducerea impozitelor și prin prime de asigurare mai mici ar putea constitui un instrument eficace în consolidarea siguranței vehiculelor în Europa.

**INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

Data adoptării	28.9.2017
Rezultatul votului final	+: 34 -: 2 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Igor Šoltés, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Membri supleanți prezenți la votul final	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final	Vladimir Urutchev

**VOTUL FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Kaja Kallas, Matthijs van Miltenburg
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Adam Szejnfeld, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec, Mihai Țurcanu
S&D	Lucy Anderson, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes
2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Marcus Pretzell
1	0
EFDD	John Stuart Agnew

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri