

Европейска програма за сигурност по пътищата - оценка в средносрочен план

Законодателна резолюция на Европейския парламент за Европейска програма за сигурност по пътищата - оценка в средносрочен план (2006/2112(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Бялата книга на Европейската комисия, озаглавена "Европейска транспортна политика до 2010 г. : време за решения" (COM(2001)0370) и отнасящата се към нея резолюция на ЕП от 12 февруари 2003 г.¹
- като взе предвид Съобщението на Комисията, озаглавено "Информационни и комуникационни технологии за сигурни и интелигентни автомобили" (COM(2003)0542);
- като взе предвид Съобщението на Комисията, озаглавено "Европейска програма за действие за безопасност по пътищата: да намалим наполовина броя на жертвите на пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз до 2010 г.: споделена отговорност" (COM(2003)0311) и отнасящата се към нея резолюция на ЕП от 29 септември 2005 г.² и публикацията на Комисията, озаглавена "Да спасим 20 000 живота по пътищата" от октомври 2004 г.;
- като взе предвид Препоръка на Комисията 2004/345/ЕО от 6 април 2004 г. относно прилагането на разпоредбите в областта на сигурността по пътищата³,
- като взе предвид Декларацията от Верона за безопасността по пътищата от 24 октомври 2003 г., както и заключенията от Втората конференция от Верона, проведена на 25 и 26 октомври 2004 г. и поетото задължение от министрите на транспорта на ЕС да разглеждат приоритетно безопасността по пътищата;
- като взе предвид Европейската харта за безопасност по пътищата от 29 януари 2004 г.;
- като взе предвид Съобщението на Комисията, озаглавено "Европейска програма за действие за безопасност по пътищата - оценка в средносрочен план" (COM(2006)0074);
- като взе предвид изявленията на Националната администрация за безопасност на движението по пътищата в САЩ (NHTSA), че системите за електронна стабилизираща програма и контрол (ESP/ESC) ще станат стандартно оборудване в САЩ за всички нови автомобили от септември 2011 г.;
- като взе предвид член 45 от своя правилник;

¹ ОВ С 43 Е, 19.2.2004 г., стр.250.

² ОВ С 227 Е, 21.09.06 г., стр.609.

³ ОВ L 111, 17.04.04 г., стр. 75.

- като взе предвид доклада на Комисията по транспорт и туризъм (А6 0449/2006)
- А. като има предвид, че в Европейския съюз повече от 40 000 смъртни случая всяка година се причиняват от злополуки по пътищата, преките и косвени щети от които се оценяват на 180 млрд. евро или 2 % от БВП на ЕС;
- Б. като има предвид, че остава приоритет намаляването наполовина на броя на загиналите в следствие на пътнотранспортни произшествия в Европейския съюз до 2010 г.; и, че непостигането на необходимия напредък в реализирането на тази цел, буди загриженост;
- В. като има предвид, че е постигнат незначителен напредък в постигането на тази цел на ниво Европейския съюз;
- Г. като има предвид, че Парламентът продължава да поддържа виждането, че безопасността по пътищата е въпрос от споделената компетентност на държавите-членки и Европейския съюз,
- Д. като има предвид, че Световната търговска организация за Европа подчерта значението на проблема за общественото здраве, който представляват смъртността по пътищата и автомобилните злополуки и напомня, че ангажирането на здравния сектор в безопасността по пътищата и намаляването на скоростта, остава все пак въпрос от сферата на компетентност на държавите-членки;
- Е. като има предвид, че разликата между държавите-членки със слаби резултати в областта на безопасността по пътищата и тези, с по-добри продължава да се задълбочава;
- Ж. като има предвид, че безопасността по пътищата има хоризонтално измерение и, че ако искаме да постигнем целта за увеличаване на безопасността във възможно най-голяма степен, трябва да се даде приоритет на политиките, които целят постигането на по-ефективното прилагане на законодателството в тази област (поставяне на колани, ограничаване на скоростта, спазване на правилника за движение), за подобряване на шофирането (шофьорски книжки, поведение на водачите на превозни средства, спазване предимството на пешеходците), за подобряване на инфраструктурата (качество на магистралите и пътните мрежи, лентите за движение, пътните знаци), както и за подобряване на превозните средства (периодични проверки, норми) и споделяне на най-добрата практика;
- З. като има предвид, че средството за подобряване на стандартите на шофиране в Европейския съюз в краткосрочен план се състои в прилагането на правилника за движение по пътищата на държавите-членки, по-специално относно ограниченията на скоростта, шофирането в нетрезво състояние и изискването да се използват предпазни колани и ограничителни системи за децата;
- И. като има предвид, че днес превозните средства са четири пъти по-сигурни отколкото през 1970 г.;
- Й. като има предвид, че броят на мотоциклетистите от общия брой на загиналите при пътнотранспортни произшествия се е увеличил;

- К. като има предвид, че предпазните мантинели значително намаляват броя на смъртните случаи;
- Л. като има предвид, че през октомври 2006 г. Комисията започна четиригодишен изследователски проект ДРУИД за проучване на последиците от шофиране под влиянието на алкохол, наркотици и лекарства;
- М. като има предвид, че амбициите на държавите-членки не трябва да изостават от тези на другите страни що се отнася до въвеждането на животоспасяващи системи;
1. Призовава всички държави-членки, регионални и местни органи и институциите на ЕС, представителите от промишления сектор, организациите и гражданите да покажат политическа ангажираност в областта на безопасността по пътищата;
 2. Счита , че само един цялостен подход, включващ всички участници в движението и основните отговорни органи на базата на общи усилия за насърчаване използването на обществен транспорт и по-ефективно законодателство в държавите-членки, съчетани с адекватно наблюдение на участниците в движението в държавите-членки (проверки на шофьорските книжки, тестове за алкохол и др.), може да доведе до значително и дълготрайно намаляване на броя на сериозните пътни произшествия;
 3. Припомня, че амбициозните цели, които си е поставил Европейският съюз не могат да бъдат постигнати без да се вземе под внимание същественото значение на прилагането на настоящото законодателство в държавите-членки; с тази цел настоява държавите-членки да поставят акцента върху своите политики за информиране и насочване на общественото внимание към безопасността на движението на всички участници в движението, независимо от тяхната възраст; също така призовава държавите-членки да прилагат без изключение действащото законодателство, което ако се спазва от всички участници в движението ще подобри безопасността по пътищата;
 4. Приветства предложението на Комисията за директива относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура (СОМ(2006)0569), която би могла да намали смъртните случаи с 12 до 16 % и предложението ѝ за директива относно последващото монтиране на огледала на тежкотоварните превозни средства, регистрирани в Общността (СОМ(2006)0570) във връзка с употребата на огледала за „мъртвия ъгъл“;
 5. Призовава Комисията да представи възможно най-скоро обещаните предложения по въпросите на трансграничното намаляване на нарушенията, включване на светлини през деня, прилагане на съществуващите мерки и разпоредби в областта на сигурността по пътищата, употребата на странични светлоотразяващи ленти, които да показват очертанията на тежкотоварните автомобили и употребата на огледала за обратно виждане за мъртвия ъгъл и/или нови системи за наблюдение на мъртъв ъгъл;
 6. Счита за изключително важно в борбата с трансграничните пътни нарушения да се наказва по ефикасен начин неспазването на ограниченията на скоростта, неизползване на предпазен колан и шофирането в нетрезво състояние, чрез налагането на значителни глоби в зависимост от това дали нарушението е

извършено в държавата по местоживеене на нарушителя или в друга държава-членка;

7. Напомня на Комисията нейното намерение да разгледа разпоредбите относно лесно достъпна за потребителя и осъвременявана информация за пътната сигнализация в държавите-членки чрез интернет страница достъпна на всички официални езици на ЕС.
8. Подчертава нуждата от хармонизиране на пътните правила и знаци, като например различните правила за даване на предимство на кръговите кръстовища могат да причинят произшествия;
9. Призовава Комисията да представи изследване относно хармонизацията на пътната сигнализация в Европа, с цел подобряване на сигурността по пътищата, вземайки предвид разпоредбите на Виенската конвенция за пътните знаци и факта, че неясни и объркващи пътни знаци представляват риск за пътната безопасност;
10. Призовава Комисията, вземайки предвид големия брой произшествия и смъртни случаи в зоните, където се извършват строително-ремонтни дейности на пътя, да изработи общи правила за безопасност при извършване на строително-ремонтни дейности на пътя, на базата на обмяна на най-добрата практика.
11. Счита, че Комисията трябва да насърчи туининг проектите, финансирани от ЕС между новите и старите държави-членки, с оглед ускоряване на положителното развитие в областта на сигурността по пътищата;
12. Счита, че Комисията трябва да насърчава присъствието в своите работни срещи на участници от "новите" и "стари" държави-членки;
13. Призовава Комисията да оцени Европейската харта за сигурност по пътищата;
14. Призовава Комисията и държавите-членки активно да сравняват и координират резултатите, постигнати в държавите-членки в областта на пътната безопасност, така че всички държави-членки да могат да се възползват от добрия опит и по този начин да насърчат положителното развитие в тази област;
15. Призовава Комисията да признае необходимостта от независими общоевропейски програми за сравнителна оценка при поддържането на по-еднообразно прилагане на законодателството на ЕС, касаещо безопасността по пътищата, което насърчава конкуренцията между заинтересованите страни, отговарящи за гарантирането на безопасна пътна обстановка (напр. EuroTAP, EuroNCAP);
16. Призовава държавите-членки да обмислят въвеждане на изискване за нулева употреба на алкохол за неопитните водачи и професионалните водачи на търговски превозни средства и на автобуси, използвани за превоз на пътници, и, например, при превоза на опасни материали;
17. Обръща внимание на възможността за определяне на минимални активни и пасивни изисквания за сигурност за всички превозни средства и за хармонизиране на техническите правила за пътните знаци в целия Европейски съюз;

18. Счита, че шофирането под въздействие на наркотици е сериозен проблем, който трябва да се разреши, и че държавите-членки и Комисията трябва да инвестират повече средства в разследването и борбата с такива нарушения;
19. Счита, че правилата за безопасни и здравословни условия на труд следва да се прилагат в случаите, когато превозното средство е подвижно работно място;
20. Призовава Комисията да проучи отражението на използването на съобщителни устройства в превозните средства върху поведението на водача и безопасността по пътищата;
21. Призовава Комисията и държавите-членки да увеличат усилията си да гарантират по-широка употреба на предпазни колани във всички превозни средства, особено в автобусите;
22. Призовава държавите-членки да разширят, във възможно най-голяма степен, обхвата на забраната за изпреварване, касаеща товарни автомобили с маса над 12 тона, за всички едно- и двулентови пътища.
23. Приканва Комисията да препоръча на държавите-членки да създадат и да поддържат подходящо оборудвани места за отдих, които да отговарят на критериите на европейските социални партньори, за да се осигурят по-безопасни инфраструктурни съоръжения за шофиране с почивки;
24. Призовава Комисията и държавите-членки да стимулират купувачите и наемодателите на паркове от превозни средства да купуват или отдават под наем най-добрите по отношение на сигурността и екологичното въздействие превозни средства, които се предлагат на пазара, а производителите на леки автомобили да разработват по-безопасни и по-екологично ефективни превозни средства;
25. Изразява убеждението, че застрахователните компании могат да изиграят решаваща роля за спазването на законодателството за безопасност по пътищата и трудовото законодателство в сектора на пътния транспорт, като, например, определят диференцирани премии;
26. Призовава държавите-членки да гарантират, че стимулите не се свеждат единствено до най-новите технологии за намаляване на емисиите, а също така обхващат значителни елементи на безопасност (спирачни асистенти, предупредителни системи при напускане на пътната лента, системи за адаптивно регулиране на дистанцията, системи за контрол на амортизьорите и др.);
27. Призовава Комисията да проучи въздействието на умората и изтощението върху водачите, така че да се намали честотата на произшествията, причинени от тези фактори, при автомобилистите, както като частни лица, така и като професионалисти, от гледна точка на здравето и безопасността на труда;
28. Призовава Комисията, по примера на някои от държавите-членки, да започне информационна кампания на европейско ниво относно умората при водачите, така че да се популяризира необходимостта от прекъсване на шофирането на всеки два часа при всяко пътуване;

29. Изразява мнението, че при огромния избор на технологии специално внимание трябва да се обърне на следното: напомнящи устройства за предпазните колани и усъвършенствани системи за задържане, контрол на електронната стабилност (ESC), системи за ограничаване на скоростта, блокиращи устройства при употреба на алкохол, превантивни системи за сигурност (спирачен асистент, системи за адаптивно регулиране на дистанцията, предупредителни системи при напускане на пътната лента, ултразвукова сензорна система за т.нар. "мъртъв ъгъл", система за контрол на амортизаторите) и eCall;
30. Призовава държавите-членки да подпишат общо изявление за намерение относно системата eCall до юни 2007 г.;
31. Счита, че Интелигентни транспортни системи (ИТС) трябва да бъдат приспособени за по-старите шофьори;
32. Призовава Комисията и държавите-членки да насърчат EuroNCAP да въведе тестове за защита от т.нар. "камшичен удар" и за активни технически системи като ESP/ESC при рязко спиране, поддръжка на водача (например блокиращи устройства при употреба на алкохол), адаптивно регулиране на дистанцията и предупредителни системи при напускане на пътната лента;
33. Призовава Комисията изрично да включи безопасността на мотоциклетистите в инфраструктурните насоки, особено що се отнася до предпазни ограждения, щадящи мотоциклетистите по европейските пътища;
34. Счита, че създаването на общ минимален стандарт по отношение на инструкторите за обучение на водачи, с изпитване и удостоверяване, е една важна мярка, която Комисията трябва да разгледа.
35. Призовава държавите-членки да изготвят план за действие за обучението и образованието по безопасност на движението, които да се прилагат през цялата училищна програма (от 3 до 18-годишна възраст) и във всички училища в Европейския съюз; също така пледира за изготвянето на стандарти за обучението и мерките за безопасност, необходими за възможността от 16-годишна възраст кандидат-шофьорите да практикуват с придружител;
36. Призовава Комисията и държавите-членки да въведат еднообразни правила за задължителни редовни технически прегледи за безопасност, които да важат в целия Европейския съюз и за всички моторни превозни средства;
37. Приканва Комисията и държавите-членки да предложат мерки, основаващи се на оценката на информираността за единния европейски телефонен номер за спешни случаи, 112, и на прилагането на E112 от всички държави-членки, с цел да се подобри положението в Европейския съюз;
38. Подчертава, че системата eCall има потенциал да намали времето за реагиране в случай на произшествие с около 40% в градските райони и около 50% - в селските райони, и призовава всички държави-членки да насърчат прилагането ѝ във възможно най-кратък срок;
39. Призовава Комисията да работи върху европейска система за разследване на

пътнотранспортните произшествия, така че да се улеснят сравненията и да се осигури възможност за действие с цел по-ефективното им предотвратяване;

40. Призовава Комисията, държавите-членки и техните регионални органи да обърнат особено внимание на защитата и безопасността на уязвимите участници в движението като пешеходци и велосипедисти и мотоциклетисти;
41. Подчертава, че при планирането, изграждането и поддръжката на пътища и други инфраструктурни решения, държавите-членки следва системно да вземат предвид безопасността на всички участници в пътното движение (на леки автомобили, на мотоциклети, на велосипеди, на тежкотоварни превозни средства и т.н.), както и предотвратяването на произшествия;
42. Призовава Комисията да насърчи използването на детски седалки, които се поставят в автомобила с лице обратно на посоката на движение, за децата на възраст до 3-4 години, в съответствие с проучването за безопасността на децата в автомобилите (доклад 489А), осъществено от Шведския национален изследователски институт за безопасност на пътното движение (VTI);
43. Призовава Комисията и особено държавите-членки да проучат равнището на безопасност по пътищата за хората с увреждания; счита за важно професионалните водачи в превоза на пътници, като например таксиметровите шофьори, да бъдат подходящо обучени да обезопасяват инвалидни колички и др.;
44. Призовава Комисията да анализира нуждите на хората с увреждания с оглед на активното им и независимо участие в пътния транспорт и да определи правила, които да гарантират, че хората с увреждания не са жертва на дискриминация, когато подават заявление за свидетелство за правоуправление;
45. Счита, че технологии като телематиката предлагат, в дългосрочен план, възможността за значително намаляване на броя на тежките произшествия, затова призовава за усилена изследователска дейност и сътрудничество между всички заинтересовани страни, с цел да се насърчи бързото въвеждане на най-обещаващите технологии, без обаче при това да се пренебрегва образованието по безопасност на движението;
46. Счита, че използването на информационни и комуникационни технологии по отношение на пътната инфраструктура води до значителни подобрения в управлението на трансевропейските мрежи (TEN-T) и в безопасността по пътищата; призовава Комисията и държавите-членки да продължат дейността си в тази област, като създадат европейска програма за разгръщането на интелигентни системи за управление на пътното движение;
47. Призовава Комисията да обърне особено внимание на техническата безопасност на превозните средства; подчертава, че до 2010 г. трябва да се доразвие съответното законодателство и в тази връзка тестването на електронните системи за безопасност (системи "е-сигурност"), еднообразната система за годишни прегледи на превозните средства, по-стари от 8 години, и специалните прегледи на превозните средства, участвали в тежки произшествия, имат решаваща роля за по-нататъшното подобряване на безопасността по пътищата на Европа;

48. Приканва Комисията и ЕВРОСТАТ да подобрят качеството на статистиката за пътнотранспортните произшествия, като примерно:
- а. въведат допълнително възрастови и полови критерии,
 - б. включат по-реални данни за уязвимите жертви на пътнотранспортни произшествия като пешеходци и велосипедисти,
 - в. хармонизират критериите за пътнотранспортно произшествие със смъртен случай, като ги основат на преживяното след произшествието време;
49. Призовава Комисията да изготви дългосрочна стратегия за безопасност по пътищата, обхващаща и периоди след 2010 г. и определяща изискваните мерки за избягване на смъртните случаи и тежките наранявания вследствие на пътнотранспортни произшествия (визия за нула ПТП, т.нар. "Vision Zero");
50. Призовава държавите-членки да признаят опасностите, свързани с управлението на превозни средства (особено търговски превозни средства) със сняг и лед върху тях, и на това основание да изготвят препоръки за създаване на широка мрежа от "места за отстраняване на снега" и да се обмислят и/или подкрепят технически алтернативи;
51. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, на Комисията и на правителствата и парламентите на държавите-членки.