

Siguranța rutieră în Europa

Rezoluția Parlamentului European din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020 (2010/2235(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat” (COM(2009)0279),
- 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);
- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” (COM(2010)0389),
- având în vedere concluziile Consiliului din 2 și 3 decembrie 2010 privind Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” (16951/10),
- având în vedere studiul¹ Comisiei de evaluare a celui de al treilea program de acțiune european destinat siguranței rutiere,
- având în vedere avizul Comitetului Regiunilor intitulat „Orientările politice din domeniul siguranței rutiere pentru perioada 2011-2020” (CdR 296/2010),
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European intitulat „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră” (CESE 539/2011),
- având în vedere Rezoluția Adunării Generale a ONU nr. 64/255 din 10 mai 2010 privind îmbunătățirea siguranței rutiere globale,
- având în vedere Rezoluția sa din 29 septembrie 2005 privind Programul de acțiune european pentru siguranță rutieră: reducerea la jumătate a numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună²,
- având în vedere Rezoluția sa din 27 aprilie 2006 privind siguranța rutieră: răspândirea sistemului eCall printre cetățeni³,
- având în vedere Rezoluția sa din 18 ianuarie 2007 privind Programul european de acțiune

¹ „The preparation of the European Road Safety Action Program 2011-2020” (Pregătirea programului de acțiune european pentru siguranța rutieră 2011-2020)

² JO C 227 E, 21.9.2006, p. 609.

³ JO C 296 E, 6.12.2006, p. 268.

pentru siguranța rutieră – bilanț la jumătatea perioadei¹,

- având în vedere Rezoluția sa din 23 aprilie 2009 referitoare la planul de acțiune pentru sisteme de transport inteligente²,
 - având în vedere Rezoluția sa din 23 aprilie 2009 referitoare la un plan de acțiune privind mobilitatea urbană³,
 - având în vedere Rezoluția sa din 18 mai 2010 referitoare la sancțiunile pentru încălcările grave ale normelor sociale în domeniul transportului rutier⁴,
 - având în vedere Rezoluția sa din 6 iulie 2010 referitoare la un viitor sustenabil pentru transporturi⁵,
 - având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A7-0264/2011),
- A. întrucât în anul 2009 peste 35 000 de oameni au murit în accidente pe șoselele din Uniunea Europeană, iar numărul persoanelor vătămate a depășit 1 500 000;
- B. întrucât, din punct de vedere statistic, fiecărui accident fatal îi corespund alte patru accidente care conduc la dizabilități permanente, 10 care provoacă leziuni grave și 40 care provoacă leziuni ușoare;
- C. întrucât costul social al accidentelor rutiere este estimat la suma de 130 miliarde de euro pe an;
- D. întrucât obiectivul stabilit în cadrul celui de al treilea Program de acțiune de a reduce la jumătate numărul deceselor survenite în urma accidentelor rutiere în UE până la sfârșitul anului 2010 nu a fost realizat, însă s-a înregistrat o scădere considerabilă a numărului de decese;
- E. întrucât în UE încă mai există o toleranță relativ mare a societății față de accidentele de circulație și întrucât numărul deceselor care au loc în fiecare an corespunde numărului de victime care ar rezulta în urma a 250 de prăbușiri de avioane de transport de dimensiune medie;
- F. întrucât, pe de o parte, trebuie depuse eforturi tot mai mari pentru reducerea în continuare a numărului de victime ale accidentelor rutiere și, pe de altă parte, trebuie avut grijă să nu se instaleze indiferența pe măsură ce numărul total de victime scade;
- G. întrucât întreaga societate poartă responsabilitatea pentru siguranța rutieră;
- H. întrucât doar 27,5 % din măsurile menționate în cadrul celui de al treilea Program de acțiune au fost transpuse pe deplin și întrucât, prin urmare, sunt necesare măsuri și

¹ JO C 244 E, 18.10.2007, p. 220.

² JO C 184 E, 8.7.2010, p. 50.

³ JO C 184 E, 8.7.2010, p. 43.

⁴ JO C 161 E, 31.5.2011, p. 58.

⁵ Texte adoptate, P7_TA(2010)0260.

obiective semnificativ mai ambițioase pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, față de cele care au fost propuse de Comisie până în prezent;

- I. întrucât cadrul juridic pentru regulamentele și directivele bazate pe date științifice nu au fost încă utilizate pe deplin și întrucât aplicarea legislației europene poate contribui la salvarea de vieți;
- J. întrucât numeroase măsuri legislative pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, precum Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, au fost deja adoptate și vor intra în vigoare în următorii ani;
- K. întrucât Comisia a omis să prezinte o propunere privind un nou program de acțiune înainte de expirarea celui de al treilea Program de acțiune pentru siguranța rutieră;
- L. întrucât, pentru fiecare kilometru parcurs, probabilitatea de a fi ucis în traficul rutier este de 9 ori mai mare în cazul pietonilor, de 7 ori mai mare în cazul cicliștilor și de 18 ori mai mare în cazul motocicliștilor decât în cazul pasagerilor unui autoturism;
- M. întrucât aproximativ 55 % dintre accidentele fatale au loc pe drumurile rurale, 36 % au loc în zonele urbane, iar 6 % au loc pe autostrăzi;
- N. întrucât, dacă este inclusă naveta înspre și de la locul de muncă, 60 % din accidentele mortale de muncă sunt accidente rutiere;
- O. întrucât numărul deceselor rutiere a scăzut constant, însă numărul accidentelor fatale care implică motocicliști stagnează și, în multe locuri, crește;
- P. întrucât transportul public de persoane este mult mai sigur decât transportul în vehiculul personal;
- Q. întrucât unghiurile oarbe ale camioanelor reprezintă un pericol mortal pentru cicliști și pietoni;
- R. întrucât Uniunea Europeană se află în fața unei schimbări demografice, astfel încât trebuie să se acorde o atenție deosebită necesităților legate de mobilitatea persoanelor în vârstă;
- S. întrucât noile dezvoltări tehnologice, cum ar fi introducerea autovehiculelor hibride și a sistemelor de propulsie electrice, pun echipajele de salvare în fața unor noi provocări;
- T. întrucât implementarea măsurilor europene, naționale, regionale și locale trebuie să fie strâns coordonată;
- U. întrucât Directiva 2008/96/CE privind siguranța infrastructurii rutiere prevede efectuarea auditurilor în materie de siguranță rutieră și a inspecțiilor de siguranță în cadrul lucrărilor de întreținere periodice a șoselelor; întrucât această directivă se aplică numai infrastructurii de drumuri din cadrul rețelei transeuropene (TEN-T), astfel încât numeroase drumuri naționale și locale nu sunt reglementate;
- V. întrucât inspecțiile periodice ale tuturor drumurilor europene efectuate de către autoritățile competente reprezintă un element esențial în prevenirea posibilelor pericole pentru participanții la trafic;

- W. întrucât datele disponibile referitoare la cauzele accidentelor și ale vătămărilor sunt esențiale pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, astfel cum a fost demonstrat, printre altele, de proiectele VERONICA;

Baze

1. salută comunicarea Comisiei, însă solicită Comisiei să dezvolte în continuare propunerile prezentate într-un program de acțiune cu valoare deplină până la sfârșitul lui 2011, care să cuprindă un catalog detaliat de măsuri cu calendare clare de implementare și instrumente de monitorizare, astfel încât eficacitatea măsurilor să poată fi controlată periodic, precum și să se prevadă o evaluare intermediară;
2. este de acord cu observațiile Comisiei, potrivit cărora pentru sporirea siguranței rutiere este nevoie de o abordare coerentă, globală și integrată, și solicită includerea aspectelor legate de siguranța rutieră în toate domeniile politice relevante, cum ar fi educația, sănătatea, politica de mediu și socială și cooperarea polițienească și judiciară;
3. invită Comisia să îmbunătățească condițiile-cadru pentru transporturi mai sigure și mai favorabile mediului, cum ar fi mersul pe jos, cu bicicleta, cu autobuzul sau cu trenul, pentru a încuraja utilizarea acestora;
4. propune, cu titlu prioritar, numirea, înainte de 2014, a unui coordonator pentru siguranța rutieră în UE, care să facă parte din Comisia Europeană și care să îndeplinească următoarele sarcini:
 - promovarea proiectelor de siguranță rutieră actuale și inițierea de noi proiecte inovatoare în acest domeniu, pornind de la experiența, expertiza și abilitățile sale și exploatarea statutului său de personalitate recunoscută în domeniul siguranței transporturilor rutiere;
 - coordonarea măsurilor de siguranță rutieră în cadrul Comisiei și între statele membre;
 - facilitarea la nivel politic înalt a pregătirii, implementării și aplicării unor politici eficiente și coerente în materie de siguranță rutieră, în conformitate cu obiectivele UE;
 - supravegherea unor proiecte specifice cum ar fi armonizarea indicatorilor, datelor și, în măsură posibilului, a planurilor naționale de siguranță rutieră;
 - promovarea schimburilor de bune practici și implementarea dispozițiilor privind siguranța rutieră în cooperare cu toate părțile interesate, statele membre și autoritățile regionale și locale ale acestora;
 - realizarea legăturii dintre nivelurile politice și academice relevante pentru a permite o abordare multidisciplinară;
5. invită Comisia să înființeze un forum de cooperare unde procurorii, autoritățile de aplicare a legii, asociațiile victimelor și centrele de monitorizare a siguranței rutiere pot face schimb de informații referitoare la cele mai bune practici și pot coopera mai îndeaproape cu privire la îmbunătățirea punerii în aplicare a legislației privind siguranța

rutieră, atât la nivel național, cât și transnațional;

6. subliniază faptul că trebuie acordată o atenție deosebită transpunerii reglementare și aplicării mai eficiente a legilor și a măsurilor deja stabilite, dar menționează că libertatea de acțiune pentru măsurile legislative la nivelul UE încă nu a fost epuizată;
7. regretă faptul că, în ultimii ani, bugetul UE pentru măsuri în domeniul siguranței rutiere a fost redus considerabil și invită Comisia să inverseze această tendință;
8. susține în totalitate obiectivul ca, până în 2020, numărul total al deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere în UE să fie redus la jumătate față de 2010 și solicită stabilirea și a altor obiective clare și măsurabile pentru aceeași perioadă, în special:
 - o reducere cu 60 % a numărului copiilor cu vârsta de până la 14 ani uciși în accidente rutiere;
 - o reducere cu 50 % a numărului de pietoni și cicliști uciși în accidente rutiere; și
 - o reducere cu 40 % a numărului de persoane vătămate foarte grav, pe baza unei definiții unitare la nivelul UE care să fie rapid elaborate;

Aspecte etice

9. subliniază faptul că fiecare cetățean al UE are nu doar dreptul la o utilizare individuală a străzilor și la o circulație rutieră sigură, ci mai ales și obligația de a contribui prin propriul comportament la siguranța rutieră; consideră că autoritățile publice și UE au obligația morală și politică să adopte măsuri și acțiuni pentru a soluționa această problemă socială;
10. reiterează opinia sa că este nevoie de o strategie complementară, pe termen lung, care să treacă dincolo de orizontul temporal al acestei comunicări și care să aibă drept scop prevenirea tuturor deceselor cauzate de accidente rutiere („Vision Zero”); fiind conștient că acest lucru nu este fezabil fără utilizarea pe scară largă a tehnologiei în cazul vehiculelor rutiere și dezvoltarea de rețele adecvate pentru STI, invită Comisia să elaboreze elementele de bază ale unei astfel de strategii și să le prezinte în decursul următorilor trei ani;
11. susține că respectul pentru viață și pentru ființa umană ar trebui să își găsească expresia într-un proces cultural și etic comun, în care drumul ar fi interpretat în mod deliberat ca o comunitate umană;
12. invită Comisia și statele membre să recunoască oficial cea de a treia duminică din luna noiembrie ca Ziua Mondială a Comemorării Victimelor Accidentelor Rutiere, astfel cum au făcut deja Organizația Națiunilor Unite și Organizația Mondială a Sănătății, cu scopul de a sensibiliza opinia publică cu privire la această chestiune;

Cele mai bune practici și transpunerea în planurile naționale

13. invită Comisia să depună mai multe eforturi pentru a încuraja schimbul de cunoștințe și de cele mai bune practici între statele membre, pentru ca acestea să poată fi incluse mai des în planurile naționale, regionale și locale de siguranță a circulației, făcând astfel posibilă realizarea de activități pe o bază cât mai solidă posibil din punct de vedere

metodologic și contribuind astfel la crearea unui spațiu european de siguranță rutieră;

14. solicită Comisiei să revizuiască Carta europeană a siguranței rutiere și să încurajeze crearea unor carte similare pe plan regional și local;
15. subliniază faptul că obiectivele clare, cuantificabile oferă noi stimulente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și reprezintă elemente indispensabile pentru realizarea unei comparații a progreselor înregistrate de fiecare stat membru, precum și pentru monitorizarea și evaluarea implementării măsurilor de siguranță rutieră; consideră că ar trebui să fie făcută o încercare pentru a cuantifica contribuția adusă de fiecare stat membru la atingerea obiectivului în 2020; consideră că această contribuție ar trebui să fie utilizată ca un ghid în stabilirea priorităților pentru politicile naționale de siguranță rutieră;
16. sprijină Comisia în eforturile sale de a convinge statele membre să elaboreze planuri naționale de siguranță rutieră; solicită elaborarea și publicarea unor astfel de planuri pe baza unor orientări comune armonizate care să aibă caracter obligatoriu; subliniază, însă, că statele membre ar trebui să dispună de suficientă libertate pentru a-și adapta măsurile, programele și obiectivele la condițiile naționale;
17. invită Comisia să desemneze fără întârziere un an special pentru transportul comercial rutier în siguranță;
18. invită Comisia să întocmească un manual cu cele mai bune practici privind asistența medicală acordată răniților la locul accidentelor rutiere, pentru a garanta că aceștia primesc tratament medical mai rapid și mai eficient, lucru care reprezintă un factor-cheie în supraviețuirea celor mai grav răniți;
19. invită Comisia să elaboreze, în colaborare cu partenerii sociali, o strategie de reducere a numărului de accidente suferite de lucrători pe drumul spre și de la locul de muncă; invită statele membre și Comisia să încurajeze întreprinderile să elaboreze planuri de siguranță rutieră; invită Comisia să facă tot posibilul pentru a se asigura că pot fi eliberate certificate, în conformitate cu Carta europeană a siguranței rutiere, pentru întreprinderile care introduc planuri de siguranță rutieră pentru lucrătorii lor;

Îmbunătățirea indicatorilor și a datelor

20. consideră că datele comparabile și de o valoare ridicată din punct de vedere calitativ, care vizează toți participanții la trafic, inclusiv cicliștii și pietonii, reprezintă o premisă de bază pentru o politică de succes în materie de siguranță rutieră;
21. invită Comisia să solicite realizarea unui studiu cu privire la impactul economic și social al deceselor și leziunilor rezultate pe șosele asupra societății în cadrul statelor membre ale UE;
22. solicită Comisiei să utilizeze până la sfârșitul lui 2013 un set de indicatori suplimentari, armonizați, ca parte a proiectului SafetyNet, pe baza cărora poate fi efectuată o mai bună monitorizare, precum și comparații utile ale progreselor înregistrate de fiecare stat membru;
23. solicită Comisiei să elaboreze până în 2012 o propunere privind îmbunătățirea situației

- datelor cu privire la cauzele accidentelor și leziunilor, precum și date anonime privind gradul leziunilor și evoluțiile ulterioare ale acestora; solicită, de asemenea, desfășurarea unei cercetări multidisciplinare amănunțite cu privire la accidente, care să fie desfășurată în zone de trafic reprezentative din toate statele membre, cu sprijinul Uniunii Europene;
24. solicită Comisiei să elaboreze în decurs de doi ani definiții pentru termenii „pericol de moarte”, „grav vătămați” și „ușor vătămați” pentru a permite realizarea unei comparații a măsurilor și a rezultatelor acestora în statele membre;
 25. solicită crearea unui Observator european autentic al siguranței rutiere, care ar avea sarcina de a pregăti un rezumat al inițiativelor existente în domeniul colectării datelor, de a prezenta o propunere vizând îmbunătățirea schimburilor de date, precum și de a colaționa datele din bazele de date deja existente și cunoștințele dobândite din implementarea proiectelor UE, cum ar fi SafetyNet, VERONICA sau DaCoTa, iar apoi de a le pune la dispoziția tuturor într-o formă ușor de înțeles și actualizate anual;
 26. solicită statelor membre să respecte angajamentele deja existente privind transmiterea de date și să realizeze progrese concrete în ceea ce privește schimbul de date în cazul infrajeciunilor rutiere transfrontaliere; invită statele membre să armonizeze sistemele de colectare de date prin utilizarea programelor de transmitere în timp real pentru date sensibile, care să fie introduse progresiv până în 2014;

Câmpurile de acțiune

Îmbunătățirea formării și a conduitei participanților la traficul rutier

27. subliniază faptul că siguranța rutieră depinde în mare măsură de atenție, considerație și respect reciproc, precum și de respectarea regulilor în vigoare, care sunt direct legate de necesitatea îmbunătățirii sistematice a calității formării oferite de școlile auto și de calitatea procedurii de eliberare a permiselor de conducere;
28. consideră că conceptul învățării de-a lungul vieții ar trebui să aibă o valoare mai mare în traficul rutier și, prin urmare, sprijină activitatea centrelor de conducere în siguranță ca o formă eficientă de formare sistemică a șoferilor în toate contextele profesionale și de ocupare a timpului liber; este de opinie că programele de educație rutieră și de formare a participanților la trafic ar trebui să înceapă deja de la vârste mici, în cadrul familiei și la școală, și ar trebui să includă ciclismul, mersul pe jos și folosirea mijloacelor de transport în comun;
29. solicită măsuri privind îmbunătățirea formării șoferilor începători, precum conducerea unui autovehicul însoțit de o altă persoană începând cu vârsta de 17 ani, sau introducerea sistemului în mai multe faze în momentul dobândirii permisului de conducere, care prevede elemente de pregătire practice și după momentul obținerii permisului de conducere; solicită, de asemenea, introducerea formării obligatorii în materie de siguranță pentru șoferii tineri și începători, astfel încât aceștia să poată acumula experiență practică în cazul în care se confruntă cu o serie de situații periculoase;
30. solicită, în contextul instruirii conducătorilor, unul dintre principalele elemente în educația conducătorilor începători care va înfăptui și îmbunătăți siguranța rutieră, acordarea unei atenții deosebite celor mai importante cauze de deces din circulația rutieră și de leziuni grave, precum viteza excesivă, abuzul de alcool și de droguri sau anumite

medicamente care afectează capacitatea de a conduce, lipsa centurii de siguranță sau a altui echipament de protecție, precum căști pentru utilizatorii de vehicule cu două roți, folosirea echipamentelor de comunicație mobile și oboseala;

31. este convins de necesitatea unei educații mai bune a șoferilor începători în ceea ce privește rolul anvelopelor pentru siguranța rutieră și necesitatea de a respecta regulile de bază pentru întreținerea corespunzătoare a anvelopelor și utilizarea acestora; invită statele membre, prin urmare, să pună în aplicare în mod corespunzător și în timp util Directiva privind permisele de conducere și dispozițiile prevăzute de aceasta privind includerea obligatorie a unei părți care să cuprindă cunoștințe legate de anvelope, precum și a unei părți despre întreținerea de bază, în general, a autoturismului, în cadrul examenelor pentru obținerea permisului de conducere;
32. consideră că, în cadrul lecțiilor de conducere auto, ar trebui acordată o atenție sporită vehiculelor motorizate cu două roți și vizibilității acestora;
33. solicită ca formarea în materie de condus și testele de conducere să acorde o mai mare prioritate asigurării încărcăturii în transportul privat;
34. solicită cursuri obligatorii de reîmprospătare a cunoștințelor cu privire la acordarea primului ajutor pentru toți deținătorii unui permis de conducere la fiecare 10 ani;
35. încurajează statele membre să introducă sisteme speciale de puncte de penalizare pentru cele mai periculoase infracțiuni, ca cel mai eficient factor complementar la amenziile financiare;
36. recomandă introducerea în autovehiculele participanților la trafic care au deja mai mult de o condamnare pentru conducerea sub influența alcoolului, a sistemelor de blocare a pornirii autovehiculului atunci când șoferul a consumat alcool, ca măsură de reintegrare;
37. solicită un examen oftalmologic pentru toți șoferii din categoriile A și B la fiecare 10 ani, iar pentru șoferii cu vârsta de peste 65 de ani, la fiecare 5 ani; solicită statelor membre să stabilească un control medical obligatoriu pentru șoferii având o anumită vârstă, pentru a constata capacitatea fizică, mentală și psihică necesară pentru a conduce în continuare, în funcție de datele statistice privind accidentele aferente grupei de vârstă respective;
38. invită Comisia să elaboreze, la fiecare trei ani, campanii UE de siguranță rutieră pe o anumită temă și să utilizeze în mod sistematic canalele de comunicare, care au evoluat ca urmare a punerii în aplicare a Cartei privind siguranța rutieră, pentru aceste campanii;
39. invită Comisia să abordeze, ca parte a siguranței rutiere, numărul de decese rutiere la trecerile la nivel, unde accidentele sunt adesea cauzate de comportamentul inadecvat din partea participanților la trafic, inclusiv riscurile excesive, neatenția și neînțelegerea semnelor de circulație;

Armonizarea și aplicarea normelor de circulație rutieră

40. solicită depunerea unor eforturi susținute pentru armonizarea indicatoarelor rutiere și a normelor de circulație până în 2013; subliniază faptul că indicatoarele ar trebui să fie menținute în stare bună, astfel încât să se asigure că acestea sunt clar vizibile și sunt înlocuite în timp util, în cazul în care acest lucru este necesar, ca urmare a unor modificări

ale condițiilor;

41. solicită Comisiei adoptarea cât mai rapidă a specificațiilor privind sistemele inteligente de transport (STI) pentru acțiunile prioritare referitoare la siguranța și securitatea rutieră, specificate la articolul 3 literele (b)-(f) din Directiva 2010/40/UE privind sistemele de transport inteligente;
42. consideră că aplicarea eficientă a reglementărilor în vigoare constituie un pilon central al politicii europene privind siguranța rutieră; solicită un schimb îmbunătățit între statele membre în legătură cu infracțiunile de încălcare a regulilor de circulație într-un anumit stat membru și ca acești infractori să fie urmăriți penal în conformitate cu legislația națională în vigoare, și invită statele membre, în acest context, să stabilească obiective naționale anuale pentru controalele cu privire la depășirea vitezei, abuzul de alcool și de droguri și folosirea centurii de siguranță și a căștilor, precum și să ia măsuri ferme pentru a asigura că astfel de controale sunt efectuate;
43. subliniază rolul important jucat de organizația TISPOL în schimbul de practici consolidate pentru punerea în aplicare a reglementărilor în materie de trafic;
44. subliniază că o abordare armonizată și eficace a controalelor este esențială pentru transpunerea normelor sociale în transportul rutier (Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Regulamentul (CEE) nr.3821/85), care sunt extrem de importante pentru siguranța rutieră; prin urmare, solicită din nou Comisiei să ia măsuri cu privire la cererile formulate de Parlament în Rezoluția sa din 18 mai 2010 referitoare la sancțiunile pentru încălcările grave ale normelor sociale în domeniul transportului rutier;
45. invită Comisia să revizuiască legislația privind perioadele de conducere și de odihnă, în scopul de a permite șoferilor de camioane care conduc pe distanțe lungi să petreacă perioadele de repaus săptămânale la domiciliu, întotdeauna cu condiția ca acest lucru să poată fi realizat fără a compromite obiectivele Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere; consideră că restricțiile privind circulația transportului de marfă trebuie să fie armonizate în cadrul Uniunii Europene;
46. salută adoptarea în a doua lectură a Directivei privind schimbul transfrontalier de informații referitoare la infracțiunile legate de siguranța rutieră, care reprezintă un pas înainte în îmbunătățirea siguranței rutiere și care are o valoare adăugată evidentă la nivelul UE; așteaptă cu interes raportul Comisiei privind aplicarea acestei directive, precum și noi propuneri legislative în vederea unei mai bune puneri în aplicare la nivel transfrontalier, care să includă toate statele membre în cadrul reuniunii Consiliului din decembrie; regretă, cu toate acestea, că, în urma modificării temeiului juridic, aceasta nu se va aplica tuturor statelor membre și cetățenilor UE; își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că poziția Consiliului reduce în mod semnificativ sfera de aplicare a directivei și îndeamnă Consiliul să ajungă la un acord satisfăcător în a doua lectură, inclusiv privind dispozițiile menite să faciliteze aplicarea transfrontalieră a legislației rutiere, orientările în materie de siguranță rutieră la nivelul UE și informațiile solicitate pentru conducătorii auto;
47. invită Comisia să sprijine, ca un prim pas, dezvoltarea unor tehnici pentru detectarea șoferilor care conduc sub influența drogurilor sau a medicamentelor care le afectează capacitatea de a conduce și să propună, ca un al doilea pas, legislație la nivelul UE prin care să se interzică condusul sub influența drogurilor sau a medicamentelor menționate

anterior, asigurând o aplicare eficientă a acesteia;

48. solicită armonizarea limitei de alcool în sânge la nivelul UE; recomandă o limită de 0 ‰, cu o mică toleranță de măsurare determinată științific, în primii doi ani în cazul șoferilor începători, și în permanență în cazul șoferilor profesioniști;
49. solicită introducerea sistemelor de control cu ajutorul cărora pot fi detectate sistematic și sancționate încălcările limitelor de viteză de către motocicliști;
50. solicită introducerea unei interdicții la nivelul UE cu privire la fabricarea, importarea și distribuirea de sisteme care avertizează șoferii cu privire la controalele în trafic (de exemplu, dispozitivele de avertizare cu privire la radare și dispozitivele de bruiaj cu laser, sau sisteme de navigație care semnalează automat controalele rutiere);
51. solicită introducerea unei interdicții la nivelul UE cu privire la trimiterea mesajelor scrise, a mesajelor electronice sau a navigării pe internet în timpul conducerii unui vehicul monitorizat, care ar trebui să fie pusă în aplicare de statele membre prin utilizarea celei mai bune tehnologii disponibile;
52. invită Comisia să elaboreze, în termen de doi ani, o propunere legislativă pentru o abordare armonizată cu privire la anvelopele de iarnă pentru autoturismele de pasageri, autobuze și camioane în regiunile UE, luând în considerare condițiile meteorologice din fiecare stat membru;
53. invită Comisia să revizuiască, până în 2015, punerea în aplicare a celei de a treia directive privind permisele de conducere și să o armonizeze cu circumstanțele în schimbare, și solicită, printre altele, să fie luat în considerare faptul că utilizarea privată a vehiculelor M1 cu o greutate mai mare de 3,5 tone – în special rulotele – nu mai este, de facto, posibilă; solicită ca formarea în domeniul conducerii rulotelor cu o greutate doar ușor peste limita de 3,5 tone să fie accesibilă nu numai persoanelor care dețin permis de conducere pentru categoria C destinate conducătorilor de vehicule comerciale, ci și persoanelor cu permis categoria B, destinate șoferilor de autoturisme private;
54. recomandă cu insistență ca autoritățile responsabile să introducă limite de viteză de 30 km/h în zonele rezidențiale și pe toate drumurile cu o singură bandă din zonele urbane care nu au o bandă separată pentru biciclete, cu scopul de a proteja într-un mod mai eficient participanții la trafic vulnerabili;

Crearea unor infrastructuri rutiere mai sigure

55. susține pe deplin propunerea Comisiei privind acordarea de fonduri europene în favoarea proiectelor de infrastructură care sunt conforme cu directivele UE privind siguranța rutieră și siguranța tunelurilor, inclusiv construirea drumurilor de categorie inferioară; solicită, în acest sens, ca eforturile în sectoarele de frontieră să se concentreze în special asupra reducerii numărului de secțiuni deosebit de periculoase, de locuri unde se produc un număr mare de accidente și de treceri la nivel;
56. reiterează faptul că o infrastructură rutieră bine conservată contribuie la reducerea deceselor și a vătămărilor în trafic; solicită statelor membre să își mențină și să își dezvolte infrastructura rutieră prin întreținerea periodică a acesteia și prin metode inovatoare cum ar fi marcajele rutiere inteligente care indică distanțe de siguranță și

sensul de circulație, precum și infrastructura rutieră cu siguranță pasivă; subliniază că normele privind instalarea indicatoarelor, în special în legătură cu lucrările la carosabil, trebuie să fie respectate, deoarece acestea sunt esențiale pentru un nivel ridicat al siguranței rutiere;

57. invită Comisia și statele membre să acorde mai multă atenție proiectării drumurilor, să sprijine punerea în aplicare a măsurilor eficiente din punctul de vedere al costurilor, care sunt disponibile deja, și să încurajeze cercetarea care va permite factorilor decizionali să înțeleagă mai bine modul în care ar trebui să se dezvolte infrastructura rutieră pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și pentru a satisface necesitățile specifice ale unei populații în curs de îmbătrânire și a participanților la trafic vulnerabili;
58. salută faptul că atenția Comisiei se concentrează asupra celor mai vulnerabile grupuri de participanți la trafic (utilizatorii de vehicule cu două roți, pietonii etc.) în cazul cărora ratele accidentelor sunt încă prea ridicate; invită statele membre, Comisia și industria să aibă în vedere aceste tipuri de participanți la trafic atunci când proiectează infrastructuri rutiere și echipamente, astfel încât drumurile construite să fie sigure pentru toți participanții la trafic; solicită, în contextul planificării și al întreținerii drumurilor, acordarea unei atenții sporite măsurilor de infrastructură pentru protejarea cicliștilor și a pietonilor, de exemplu, măsuri de separare a traficului, extinderea rețelelor de piste pentru ciclism și aranjamente fără bariere de acces și puncte de trecere pentru pietoni;
59. invită Comisia să garanteze sporirea siguranței șantierelor de construcție rutieră prin adoptarea de orientări pentru proiectarea și echiparea șantierelor, care ar trebui să fie standardizate, pe cât posibil, la nivel european, astfel încât conducătorii auto să nu se confrunte cu condiții noi și nefamiliare în fiecare țară; solicită orientări care ar trebui să includă semnalizarea corectă, îndepărtarea marcajelor rutiere inițiale, utilizarea gardurilor de protecție și a barierelor, marcarea benzilor rutiere cu balize de avertizare sau semne și marcaje la viraje, evitând virajele foarte strânse și asigurând siguranța pe timp de noapte;
60. subliniază că sunt necesare suprafețe rutiere adecvate care sporesc rezistența antiderapare, performanțele climatice și meteorologice și vizibilitatea, și care necesită întreținere redusă, crescând astfel siguranța participanților la trafic;
61. solicită utilizarea pe scară largă a indicatoarelor care arată viteza vehiculelor la un moment dat, precum și depunerea de eforturi pentru sporirea vizibilității și a lizibilității indicatoarelor, evitând combinațiile de indicatoare greu de înțeles;
62. subliniază importanța garantării faptului că infrastructura rutieră națională, care nu este inclusă în rețeaua TEN-T, va fi de asemenea îmbunătățită în ceea ce privește siguranța rutieră, în special în regiunile UE cu infrastructură de calitate scăzută și un nivel de siguranță rutieră redus;
63. solicită Comisiei să identifice și statelor membre să transpună măsuri adecvate care să contribuie la evitarea accidentelor de pe drumurile rurale, în zonele rurale și în tunele, și care să diminueze gravitatea pagubelor;
64. îndeamnă Comisia și statele membre să solicite autorităților naționale, regionale și locale să își proiecteze drumurile astfel încât acestea să nu prezinte vreun pericol pentru vehiculele motorizate cu două roți; indică faptul că parapetele de protecție obișnuite de pe marginea drumului folosite în Europa reprezintă un pericol de moarte pentru motocicliști

și solicită statelor membre să introducă rapid pe tronsoanele de drum critice o dotare suplimentară cu grindă superioară și subgrindă (inclusiv să înlocuiască parapetele de protecție existente), precum și cu alte sisteme alternative de bariere, în conformitate cu standardul EN 1317, pentru a diminua repercusiunile accidentelor pentru toți participanții la trafic; atrage atenția asupra pericolului pe care îl reprezintă porțiunile de drum gudronate, care oferă o aderență redusă față de suprafața normală de asfalt;

65. invită Comisia să încurajeze adoptarea de orientări pentru promovarea celor mai bune practici în legătură cu măsurile de calmare a traficului, bazate pe inovarea fizică și optică, cum ar fi aplicarea cercetării UE cofinanțate și a proiectelor de dezvoltare, cu privire la calmarea traficului în vederea reducerii accidentelor, a poluării fonice și a poluării aerului;
66. invită statele membre să elaboreze și să actualizeze periodic o hartă a celor mai periculoase „puncte negre” din rețelele lor rutiere, care ar trebui să fie pusă la dispoziția publicului și să fie accesibilă prin intermediul sistemelor auto de navigație;
67. consideră că noțiunile de „drumuri autoexplicative” și „drumuri indulgente” fac parte integrantă din politica privind siguranța rutieră și, prin urmare, ar trebui să fie promovate prin intermediul fondurilor UE și al schimburilor continue de cele mai bune practici;
68. invită statele membre să integreze adăugarea benzilor de avertizare sonoră în lucrările de construire a drumurilor sau de reparație a acestora;
69. atrage atenția asupra pericolelor specifice pe care le prezintă trecerile la nivel și invită statele membre ca, în momentul construirii sau al reconstruirii unor astfel de treceri, să includă o schimbare de nivel sau, pe drumuri minore, să instaleze bariere pe toată lățimea;
70. atrage atenția asupra Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care face referire la necesitatea de a dispune de suficiente zone de parcare sigure lângă autostrăzi; subliniază importanța respectării duratei de conducere și de repaus și a introducerii unui regim armonizat de sancțiuni și solicită Comisiei și statelor membre să pună la dispoziție atât un număr suficient de locuri de parcare (criteriu cantitativ), cât și locuri de parcare sigure care corespund standardelor sociale minime și dispun de servicii de întreținere și asistență (criteriu calitativ) destinate șoferilor profesioniști de vehicule de mare tonaj; solicită ca astfel de zone de parcare să fie prevăzute în faza de planificare a infrastructurii rutiere sau de modernizare, iar costurile de construcție să fie considerate eligibile pentru cofinanțare în cadrul programelor comunitare (de exemplu, programul TEN-T);
71. solicită interzicerea depășirilor efectuate de camioane pe tronsoanele periculoase ale autostrăzilor;
72. invită statele membre și operatorii rutieri să ofere facilități concepute în mod corespunzător pentru a îmbunătăți siguranța, care sunt bine echipate cu indicatoare rutiere și bine iluminate, fiind astfel mai ușor de utilizat, în special de către motocicliști și cicliști;

Introducerea în circulație a autovehiculelor mai sigure

73. recomandă impunerea obligativității utilizării sistemelor de blocare a pornirii

autovehiculului atunci când șoferul a consumat alcool (cu o toleranță de măsurare redusă, determinată științific) în toate autovehiculele noi de transport profesional de persoane și de marfă; invită Comisia să pregătească până în 2013 o propunere de directivă privind instalarea sistemelor de blocare a pornirii autovehiculului atunci când șoferul a consumat alcool, inclusiv specificațiile relevante pentru implementarea tehnică;

74. invită Comisia să continue să se concentreze pe îmbunătățirea siguranței pasive a vehiculelor, de exemplu prin sistemele de ultimă oră de gestionare a coliziunilor, în special pentru a îmbunătăți compatibilitatea între mașinile mari și cele mici, precum și între vehiculele grele de marfă și autoturisme sau vehicule utilitare ușoare; solicită acordarea unei atenții permanente reducerii gravității coliziunilor cu participanții la trafic vulnerabili; invită Comisia să propună o revizuire a legislației UE privind dispozitivele de protecție antiîmpănare față, astfel încât să se definească capacitatea optimă de absorbție a energiei și înălțimea necesară a dispozitivelor de protecție antiîmpănare pentru a asigura o protecție eficace a șoferilor de autoturisme în cazul unei coliziuni;
75. solicită Comisiei să prezinte, în termen de doi ani, un raport privind chestiunea referitoare la măsura în care protecția îmbunătățită a pasagerilor prin pilonii A, B și C consolidați ai autovehiculului prejudiciază vizibilitatea de jur împrejur a șoferului, precum și dacă acest lucru are o influență asupra siguranței participanților la trafic vulnerabili;
76. invită Comisia să prezinte, în termen de doi ani, un raport privind aspectele relevante pentru siguranța ale electromobilității, inclusiv ale e-bicicletelor și mopedurilor;
77. invită Comisia să prezinte, până în 2013, o propunere menită să asigure că fiecare nou vehicul este echipat standard cu un sistem îmbunătățit de avertizare pentru cuplarea centurii de siguranță pentru scaunele din față și din spate, care oferă atât avertismente sonore, cât și vizuale;
78. invită Comisia să evalueze utilitatea instalării de sisteme de avertizare împotriva oboselii și impunerea obligativității acestora, dacă este cazul;
79. solicită producătorilor de autovehicule să acorde o atenție deosebită, în momentul dezvoltării mașinilor electrice și a altor tehnologii noi de propulsie, faptului ca în cazul unui accident atât pasagerii, cât și persoanele care acordă prim ajutor și echipajele de salvare să fie protejate efectiv de noi surse de pericol;
80. invită statele membre să supravegheze într-un mod eficace și substanțial importul de accesorii, componente și piese de schimb pentru autovehicule, motociclete și biciclete, pentru a se asigura că acestea sunt compatibile și respectă înaltele standarde europene de protecție a consumatorilor;
81. invită Comisia să analizeze în detaliu posibilul raport între tehnologia îmbunătățită de siguranță a vehiculelor și conștientizarea redusă a șoferului cu privire la riscuri și să prezinte Parlamentului un raport pe această temă în termen de doi ani;
82. invită Comisia să stabilească un spațiu european unic pentru inspecțiile tehnice periodice ale tuturor vehiculelor rutiere motorizate și a sistemelor electronice de securitate ale acestora; se așteaptă ca standardele cele mai stricte și uniforme să formeze baza unor astfel de inspecții; se așteaptă ca organismele independente de control certificate pe baza unui standard armonizat să fie responsabile pentru efectuarea inspecțiilor și emiterea de

certIFICATE de inspecție tehnică; așteaptă ca recunoașterea reciprocă a certificatelor de inspecție tehnică să fie astfel garantată;

83. invită Comisia ca, în termen de doi ani, să definească standarde comune pentru controlul tehnic după producerea de accidente grave;
84. invită Comisia să promoveze standarde mai ridicate de siguranță a automobilelor, cum ar fi tehnologia încorporată în autovehicule, ca o modalitate de prevenire a producerii de coliziuni; subliniază rolul important jucat de sistemele de trafic inteligente (STI) în reducerea numărului de decese cauzate de accidentele rutiere; reiterează potențialul ecologic al mașinilor inteligente și al drumurilor inteligente, precum și al proiectelor-pilot de cercetare și dezvoltare pentru dispozitive V2V și V2R; invită atât Comisia, cât și statele membre, să se concentreze asupra utilizării STI nu numai pe drumurile care fac parte din TEN;
85. invită Comisia să stabilească standarde comune pentru pneurile autovehiculelor, în special pentru adâncimea profilului și presiunea în pneuri, și să introducă verificări corespunzătoare; sprijină includerea controalelor pneurilor în inspecțiile tehnice periodice efectuate la vehicule; susține aplicarea mai eficientă a normelor referitoare la pneuri prin intermediul unor inspecții rutiere mai frecvente; invită Comisia să propună specificații pentru sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS), cu scopul de a asigura că anvelopele sunt utilizate în mod corespunzător, ceea ce va aduce beneficii atât pentru siguranța rutieră, cât și pentru mediu;

Folosirea de tehnologii moderne pentru autovehicule, infrastructură și serviciile de urgență

86. solicită ca detaliile privind starea drumului, informațiile cu privire la tronsoanele de drum care sunt deosebit de periculoase sau neobișnuite și regulile în vigoare privind traficul rutier din statele membre (de exemplu regimul limitelor de viteză și nivelul maxim admis al concentrației de alcool din sânge) să fie puse la dispoziția participanților la trafic înainte și în timpul deplasării cu autovehiculul, de exemplu prin intermediul sistemelor de transport inteligente; se așteaptă ca potențialul sistemului european de radionavigație prin satelit, Galileo, să fie exploatat pe deplin în acest domeniu;
87. invită Comisia să prezinte, până la sfârșitul lui 2012, o propunere legislativă, inclusiv un calendar și o procedură de aprobare detaliată, care prevede introducerea progresivă, inițial în vehiculele închiriate și, ulterior, și în vehiculele comerciale și private, a unui sistem integrat de înregistrare a accidentelor, cu o citire standardizată care înregistrează datele relevante înainte, în timpul și după producerea accidentelor („înregistrarea datelor incidentelor”); subliniază, în acest context, necesitatea protejării datelor cu caracter personal ale persoanelor fizice și a utilizării datelor înregistrate exclusiv pentru cercetarea accidentelor;
88. solicită Comisiei să elaboreze o propunere privind dotarea autovehiculelor cu „sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei”, care să includă un calendar, detalii ale procedurii de omologare și infrastructura rutieră necesară în acest sens;
89. invită Comisia să sprijine acțiunile care să stimuleze clienții ca atunci când achiziționează vehicule să aleagă tehnologiile inovatoare de siguranță a vehiculelor, dintre care multe nu sunt încă obligatorii, dar prezintă beneficii legate de siguranță care pot fi dovedite; invită

companiile de asigurări să dea dovadă de o mai mare disponibilitate de a oferi rate favorabile șoferilor ale căror vehicule sunt echipate cu sisteme de siguranță care s-au dovedit a fi de natură să prevină accidentele sau care reduc pagubele pe care le cauzează acestea;

90. invită Comisia să realizeze un studiu cu privire la noile tehnologii care pot contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere, cum ar fi sisteme de faruri inovatoare (de exemplu, adaptive);
91. îndeamnă Comisia să accelereze evaluarea și revizuirea Directivei 2007/38/CE; solicită să se țină cont de progresele tehnologice și să se doteze toate camioanele cu oglinzi retrovizoare speciale, sisteme de camere/monitoare sau alte instrumente tehnice care elimină unghiurile moarte, pentru a preveni, în special, accidentele în care sunt implicați cicliști și pietoni care se află în unghiul mort al șoferului;
92. salută obiectivul declarat al Comisiei de a acorda o atenție deosebită siguranței motocicliștilor;
93. consideră introducerea obligatorie, treptată, a unor sisteme antiblocare a frânelor pentru toate motocicletele noi o măsură importantă, care poate reduce în mod semnificativ numărul de accidente grave în care sunt implicate motociclete;
94. invită statele membre să ia măsuri pentru a garanta că cerințele impuse vehiculelor comerciale sunt dezvoltate în conformitate cu condițiile tehnice, de exemplu, în ceea ce privește dispozitivele de avertizare cu privire la oboseală sau la distragerea atenției;
95. recomandă instalarea sistemelor de aer condiționat în toate camioanele pentru distanțe lungi de tip mai nou, precum și în cele mai vechi, în funcție de fezabilitate; este de opinie că aceste sisteme ar trebui să funcționeze și atunci când motorul este oprit, pentru a-i garanta șoferului o odihnă corespunzătoare în vehicul; invită Comisia Europeană să clarifice termenul de „cabină de dormit corespunzătoare” menționat la articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;
96. salută accelerarea introducerii sistemului „e-call” anunțată de Comisie și invită Comisia să analizeze și, dacă este cazul, să propună în decursul următorilor doi ani extinderea acestuia asupra motocicliștilor, autocamioanelor grele și autobuzelor, în special cu privire la nevoile speciale ale persoanelor cu dizabilități;
97. invită Comisia să elaboreze măsuri pentru a sprijini și proteja membrii serviciilor de salvare în caz de accidente, cum ar fi posibilitatea de a identifica sau de a obține informații la fața locului cu privire la tipul de motor al vehiculului, echipamentele de siguranță pasivă, precum airbagurile, sau utilizarea materialelor specifice, precum și orice alte informații tehnice relevante pentru salvare pentru fiecare model de autoturism, cu scopul de a accelera operațiunea de salvare;

Protejarea participanților la trafic vulnerabili

98. solicită să se țină cont într-o măsură mai mare de protecția participanților la trafic vulnerabili, precum motocicliștii, pietonii, lucrătorii care se ocupă de întreținerea carosabilului, cicliștii, copiii, persoanele în vârstă și persoanele cu handicap, ca parte integrantă a siguranței rutiere, de exemplu, prin utilizarea vehiculelor și a tehnologiilor de

infrastructură inovatoare; solicită acordarea unei atenții sporite necesităților persoanelor în vârstă și ale persoanelor cu mobilitate redusă în calitate de participanți la trafic; invită, în acest sens, statele membre, să dezvolte programe pentru a preveni riscurile de accidente legate de vârsta înaintată și să faciliteze participarea activă în trafic a persoanelor în vârstă; recomandă utilizarea barierelor de siguranță cu suprafețe netede și introducerea de benzi speciale pentru participanții la trafic vulnerabili;

99. invită Comisia, statele membre și autoritățile locale să promoveze programele privind „drumurile sigure spre școală”, pentru a spori siguranța copiilor; menționează faptul că, pe lângă introducerea de limite de viteză și înființarea unei poliții rutiere pentru traficul școlar, trebuie să se asigure conformitatea vehiculelor utilizate ca autobuze școlare și competențele profesionale ale șoferilor;
100. invită Comisia și statele membre să sprijine mersul cu bicicleta și mersul pe jos ca moduri de transport în sine și ca parte integrantă a tuturor sistemelor de transport;
101. invită statele membre:
 - să impună obligativitatea transportării de veste reflectorizante pentru toți pasagerii din autovehicul;
 - să încurajeze cicliștii, în special pe timp de noapte, în afara localităților, să utilizeze căști de protecție și să poarte veste reflectorizante sau îmbrăcăminte similară pentru a-și spori vizibilitatea;
102. invită Comisia să prezinte o propunere de stabilire a cerințelor minime în ceea ce privește luminile și dispozitivele reflectorizante, care trebuie îndeplinite de către producătorii de biciclete;
103. recomandă ca copiii cu vârsta de până la trei ani să fie asigurați în autovehicule în scaune pentru copii așezate cu spatele;

o

o o

104. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.