

Úterý, 14. listopadu 2017

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

USNESENÍ

EVROPSKÝ PARLAMENT

P8_TA(2017)0423

Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2017 na téma „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“ (2017/2085(INI))

(2018/C 356/01)

Evropský parlament,

- s ohledem na zprávu Komise s názvem „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU – Zpráva o monitorování a posouzení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel, jejich rentability a proveditelnosti pro účely revize nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o ochraně chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu“ (COM(2016)0787) a na průvodní pracovní dokument útvarů Komise (SWD(2016)0431),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti ⁽¹⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES ⁽²⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES ⁽³⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu ⁽⁴⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1.

Úterý, 14. listopadu 2017

- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES ⁽¹⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě ⁽²⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 18. května 2017 o silniční dopravě v Evropské unii ⁽³⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 3. července 2013 o bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti zraněním ⁽⁴⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ ⁽⁶⁾,
- s ohledem na sdělení Komise „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě“ (COM(2016)0766),
- s ohledem na sdělení Komise „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (COM(2010)0389),
- s ohledem na sdělení Komise „CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě“ (COM(2012)0636),
- s ohledem na bílou knihu Komise „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na zprávu Komise s názvem „Přínosy a proveditelnost některých nových technologií a neregulovaných opatření v oblastech bezpečnosti cestujících ve vozidlech a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu“, kterou vypracovala společnost Transport Research Laboratory a která byla zveřejněna dne 26. března 2015,
- s ohledem na pracovní dokument útvarů Komise s názvem „Provádění cíle 6 politiky Evropské komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011–2020 – první milník strategie proti úrazům“ (SWD(2013)0094),
- s ohledem na závěry Rady ze dne 8. června 2017 o bezpečnosti silničního provozu na podporu prohlášení z Valletty z března 2017,
- s ohledem na balíček Evropa v pohybu, který Komise zveřejnila dne 31. května 2017 a který zahrnuje soubor 8 legislativních iniciativ se zvláštním zaměřením na silniční dopravu,
- s ohledem na rezoluci Valného shromáždění OSN č. 70/260 ze dne 15. dubna 2016 o zlepšení globální bezpečnosti silničního provozu,
- s ohledem na článek 52 jednacího řádu,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77.

⁽²⁾ Úř. věst. C 316, 22.9.2017, s. 155.

⁽³⁾ Přijaté texty, P8_TA(2017)0228.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 75, 26.2.2016, s. 49.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

Úterý, 14. listopadu 2017

- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (A8-0330/2017),
- A. vzhledem k tomu, že na evropských silnicích přijde každoročně o život přibližně 25 500 osob a přibližně 135 000 je vážně zraněno, je v zájmu dosažení cíle vize nulové úmrtnosti (Vision Zero) zapotřebí přijmout více účinnějších opatření po konzultaci s členskými státy;
- B. vzhledem k tomu, že bezpečnost silničního provozu závisí na třech faktorech: vozidlech, infrastruktuře a chování řidičů, a proto jsou ve všech třech oblastech nezbytná opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a měla by být přijata účinná opatření v oblasti aktivní a pasivní bezpečnosti;
- C. vzhledem k tomu, že průměrné stáří osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel a těžkých nákladních vozidel v EU stále roste a přesahuje nyní deset let; vzhledem k tomu, že stáří vozidla má přímý dopad na následky dopravních nehod a na zranění utrpěná v jejich důsledku;
- D. vzhledem k tomu, že asistenční systémy řidiče činí vozidla bezpečnějšími a rovněž umožňují osobám se sníženou pohyblivostí a starším osobám bezpečnou a aktivní účast v silničním provozu;
- E. vzhledem k tomu, že systémy inteligentního řízení dopravy omezují dopravní zácpy a upozorňují řidiče na nebezpečí vyskytující se na jeho trase, a tím přispívají ke snížení rizika dopravních nehod;
- F. vzhledem k tomu, že přechod k autonomně jezdícím vozidlům rychle postupuje a že bezpečnost na silnicích je obecně naléhavou záležitostí, musí Komise nejpozději v prvním čtvrtletí roku 2018 předložit přezkum nařízení o obecné bezpečnosti; vzhledem k tomu, že jakékoli další zpoždění by v každém případě bylo nepřijatelné;
- G. vzhledem k tomu, že 38 % všech smrtelných nehod se vyskytuje v městských oblastech, přičemž se často týkají zranitelných účastníků silničního provozu, měly by členské státy při plánování městského provozu zohledňovat zranitelné účastníky silničního provozu a zlepšit svůj postoj k jiným druhům dopravy, jako jsou automobily a autobusy; vzhledem k tomu, že by Komise měla předložit svůj přezkum nařízení o ochraně chodců;
- H. vzhledem k tomu, že existuje jednoznačná souvislost mezi bezpečností silničního provozu a pracovními podmínkami profesionálních účastníků silničního provozu;

Obecné požadavky

1. zdůrazňuje, že by členské státy měly provádět účinné a pravidelné kontroly řidičů, neboť hlavními příčinami nehod jsou stejně jako v minulosti nepřiměřená a vzhledem k jízdním podmínkám nadměrná rychlost, nesoustředění se, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog a nadměrná únava, a proto
 - a) vyzývá Komisi, aby stanovila procentní sazbu pro vozidla kategorie M1 a N1, které je třeba zkontrolovat,
 - b) vyzývá Komisi, aby zavedla přísnější kontroly řádného prosazování omezení povinné pracovní doby a doby odpočinku pro řidiče, kteří jsou profesionálními účastníky silničního provozu;
 - c) vyzývá členské státy, aby zintenzivnily výměny osvědčených postupů, zejména pokud jde o inteligentní strategie prosazování, a aby zavedly sankce, které budou pachatele přestupků účinně odrazovat;
2. konstatuje, že přibližně 25 % všech každoročních smrtelných dopravních nehod v EU je způsobeno konzumací alkoholu; vyzývá proto Komisi, aby posoudila možnou přidanou hodnotu harmonizace limitu koncentrace alkoholu v krvi v EU na 0,0 % pro nové řidiče v prvních dvou letech a pro profesionální řidiče a vítá politiku nulové tolerance některých členských států pro řízení pod vlivem alkoholu;

Úterý, 14. listopadu 2017

3. naléhavě vyzývá Komisi, aby s ohledem na prohlášení z Valetty o zlepšení bezpečnosti silničního provozu, které vydalo maltské předsednictví dne 29. března 2017, začlenila do své nové strategie bezpečnosti silničního provozu pro desetiletí 2020–2030 nové cíle snížení počtu vážných zranění při silničních nehodách v EU o polovinu;
4. vyzývá členské státy, aby výrazně zlepšily stav své silniční infrastruktury pomocí pravidelné a účinné údržby, včetně údržby dopravních značek a signalizačních systémů, a přiměřené modernizace s cílem vyrovnat se s objemem dopravy, a aby zavedly inovativní opatření, která zajistí plnou funkčnost a posílení interoperability asistenčních systémů řidiče, čehož výsledkem by byla tzv. inteligentní infrastruktura; vyzývá Komisi, aby vytvořila mechanismus, který zajistí udržení evropské silniční infrastruktury v odpovídajícím stavu;
5. poukazuje na to, že úpravy infrastruktury (jako např. některé typy bezpečnostních svodidel či některé typy zpomalovacích prvků) mohou vyvolat či zhoršit některé nehody, zejména v případě jednostopých motorových vozidel; vyzývá proto Komisi, aby navrhla jakékoli normalizační opatření, které by umožnilo napravit jejich nedostatky;
6. konstatuje, že mnoho řidičů si neuvědomuje nezbytnost vytvoření koridoru pro přístup pohotovostních vozidel na dálnicích nebo neví, jak takový koridor vytvořit, a vyzývá proto Komisi, aby stanovila společné normy pro vytváření takových koridorů a zahájila evropskou osvětovou kampaň;
7. konstatuje, že téměř polovina chodců a cyklistů usmrčených v důsledku dopravních nehod je starších 65 let a že dopravní nehody jsou nejčastější příčinou úmrtí mladých lidí; vyzývá proto členské státy, aby umožnily starším lidem a mladým řidičům bezpečnou účast v silničním provozu silnice tím, že vypracují programy zaměřené na předcházení riziku nehod spojených s věkem;
8. konstatuje, že 51 % případů obětí smrtelných dopravních nehod v městských oblastech představují chodci a cyklisté, a vybízí proto města, aby do svých plánů mobility začlenila cíle zaměřené na snižování silničních a dopravních nehod; vyzývá také členské státy, aby prostřednictvím řešení kritických nehodových míst a budování a udržování cyklistické infrastruktury nebo prostřednictvím rozšiřování a modernizace stávající infrastruktury více zohledňovaly zranitelnější účastníky silničního provozu; vyzývá Komisi, aby rovněž přijala další opatření na úrovni EU nad rámec dostupnosti stávajících režimů financování s cílem umožnit rozsáhlé zlepšení cyklistické infrastruktury a zavést nové aktivní a pasivní technologie bezpečnosti vozidel, které budou chránit zejména zranitelné účastníky silničního provozu;
9. konstatuje, že neznalost a/nebo nedodržování pravidel silničního provozu ze strany některých cyklistů vede někdy k situacím, které ohrožují bezpečnost samotného cyklisty i dalších účastníků silničního provozu; vyzývá Komisi, aby zvážila návrh, který by umožnil bezpečnější jízdu na kole díky její harmonické koexistenci s ostatními způsoby městské dopravy;
10. vybízí provozovatele inteligentních dopravních systémů a veřejné dopravy, aby dále vyvíjely technologie pro vozidla, které podnítí řidiče při vjezdu do městských oblastí k přechodu na bezpečnější druhy dopravy;
11. konstatuje, že nové dopravní prostředky, jako jsou kola na elektrický pohon a jiná elektrická mobilní zařízení, se těší stále větší oblibě; vyzývá proto Komisi, aby neprodleně prozkoumala požadavky na bezpečnost pro taková vozidla a aby předložila návrhy na jejich bezpečné začlenění do silniční dopravy, a to při náležitém zohlednění subsidiarity;
12. konstatuje, že vývoj a zavádění bezpečnostních systémů by měly přispět k bezpečnosti silničního provozu a že tento proces bude tudíž vyžadovat určitý druh adaptačního období; vyzývá proto Komisi, aby před zavedením specifických technických předpisů vzala v úvahu čas nutný k vývoji takových systémů;
13. připomíná, že podvody s počítadly ujetých kilometrů zůstávají neřešeným problémem, zejména na trhu s ojetými vozidly, jak uvedla Komise ve své studii o fungování trhu s ojetými vozidly z hlediska spotřebitelů; naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby se prostřednictvím účinných opatření a právních předpisů zabývaly problémem manipulace počítadel nebo neoprávněných zásahů do nich;

Úterý, 14. listopadu 2017

14. konstatuje, že čím více vozidel jezdí na silnicích, tím je pravděpodobnost nehod vyšší; vyzývá proto členské státy a Komisi, aby podporovaly kolektivní a sdílenou mobilitu, zejména v městských oblastech, za účelem snížení počtu vozidel v provozu, a aby podporovaly opatření ke zvýšení podílu kol a vozidel řízených řidiči z povolání;

15. poukazuje na to, že povinná výbava, která se musí nacházet ve vozidle, se v jednotlivých členských státech liší, a vyzývá proto Komisi, aby vypracovala závazný celounijní seznam předmětů, které by spadaly pod tuto povinnost;

16. trvá na tom, že by EU a její výzkumná střediska měly hrát vedoucí úlohu ve vývoji autonomních vozidel, který povede k revoluci automobilového odvětví, zejména pokud jde o bezpečnost silničního provozu, přičemž se očekává, že by tato vozidla měla každoročně zachránit tisíce životů a zároveň přispět k digitalizaci vnitřního trhu;

Asistenční systémy řidiče ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu

17. zdůrazňuje, že přibližně 92 % všech nehod je způsobeno lidským selháním nebo kombinací lidského selhání a vozidla či infrastruktury a že by proto mělo být povinné instalovat pouze ty asistenční systémy řidiče, které na základě vědeckých důkazů výrazně zlepšují bezpečnost silničního provozu, mají příznivý poměr nákladů a přínosů a jsou připraveny k uvedení na trh; domnívá se navíc, že výsledné zvýšení kupní ceny by nemělo být přehnané natolik, aby si zákazníci nemohli dovolit taková vozidla koupit, a že asistenční systémy řidiče, které jsou důležité pro bezpečnost silničního provozu, by měly být pravidelně kontrolovány;

18. vyzývá Komisi, aby při provádění dohledu nad trhem s vozidly prováděla výše uvedené zkoušky bezpečnostních zařízení;

19. domnívá se, že výhod, které přináší zvýšené bezpečnostní normy a lepší vybavení, lze dosáhnout pouze tehdy, jestliže budou stávající a budoucí předpisy zaváděny a prosazovány účinným způsobem; v tomto ohledu vyzývá k přísnějšímu celoevropskému dohledu nad schvalovacími orgány a technickými zkušebnami v Unii; dále vyzývá k tomu, aby vozidla na silnicích v celé Unii byla po uvedení na trh podrobována přísnějšímu a nezávislejšímu dozoru s cílem zajistit, aby i nadále splňovala bezpečnostní kritéria;

20. zdůrazňuje, že pokud je zjištěn nesoulad, evropští spotřebitelé by měli mít možnost spoléhat se na rychlá, přiměřená a koordinovaná nápravná opatření, včetně případného stažení vozidel z provozu v celé Unii; domnívá se, že hospodářské subjekty by měly být odpovědné za jakoukoli újmu vzniklou na straně vlastníků závadných vozidel, kterou utrpí v důsledku nesouladu nebo po stažení vozidel z provozu;

21. vyzývá Komisi a členské státy, aby zlepšily úroveň bezpečnosti u stávajících vozidel v provozu a podporovaly rozvoj a inovace, které zvýší bezpečnost vozidel, jež jsou již v provozu, a to prostřednictvím pobídek a podpory dodatečného vybavování vozidel nákladově efektivními systémy bezpečnosti silničního provozu, které pomáhají řidičům lépe reagovat v nebezpečné situaci;

22. vyzývá výrobce a zpracovatele, aby

- a) řidičům jasně vyznačili stav aktivace každého asistenčního systému řidiče,
- b) v případě vypínatelných systémů zavedli dvoustupňový deaktivací mechanismus, při kterém může řidič nejprve vypnout pouze varovný signál a až následně může deaktivovat samotný systém,
- c) zajistili, aby byl po každém opětovném nastartování vozidla asistenční systém řidiče opět aktivován; a
- d) zavedli cenovou politiku, která bude spotřebitele povzbuzovat k volbě vozidel vybavených bezpečnostními systémy a asistenčními systémy řidiče;

23. zdůrazňuje, že by se evidentní varovná upozornění měla od sebe dostatečně lišit tak, aby bylo intuitivně zřejmé, na který systém se asistence vztahuje, a že by tato varovná upozornění měly bez problémů vnímat i starší osoby, osoby se zdravotním postižením, jako jsou osoby se sluchovým či zrakovým postižením, a osoby s omezenou pohyblivostí; vyzývá proto zúčastněné strany, aby stanovily příslušné jednotné normy, které jednotlivým operátorům umožní přijmout specifická řešení;

Úterý, 14. listopadu 2017

24. vítá skutečnost, že téměř všechna vozidla testovaná v rámci Evropského programu hodnocení nových automobilů (Euro NCAP) zaměřeného na spotřebitele obdržela hodnocení pěti hvězdiček a že většina výrobců automobilů úspěšně reagovala na výzvu, kterou představují nové požadavky v rámci uvedeného programu; konstatuje nicméně, že ne všechny modely automobilů prodáváných v Evropě jsou testovány v rámci programu Euro NCAP a ne všechny modely stejného typu se prodávají s totožnou specifikací, což může být pro spotřebitele nesrozumitelné, a vést tak k jejich nepřiměřené důvěře vkládané do vozidla vzhledem ke skutečnému výkonu zakoupeného modelu; připomíná proto význam spolehlivého normativního základu pro povinné bezpečnostní požadavky, jímž se zajistí, aby celý vozový park používaný a prodáváný v EU disponoval veškerým nutným bezpečnostním vybavením;

25. domnívá se, že program Euro NCAP by měl vždy odrážet skutečnou bezpečnost vozidel určitého modelu, a vybízí k tomu, aby byl při posuzování bezpečnosti nových vozidel ambicióznější než zákonem stanovené minimální požadavky a aby zohledňoval aktualizované zákonné minimální požadavky s cílem podpořit další vývoj vozidel, která zajistí vysokou úroveň bezpečnosti v silničním provozu, aby tak Evropa neslevovala ze svých nároků a jednala jako celosvětový lídr, pokud jde o bezpečnost vozidel;

26. vyzývá Komisi, aby koordinovala přijímání norem s Evropskou hospodářskou komisí OSN (EHK OSN) s cílem dosáhnout souladu na mezinárodní úrovni a zároveň omezit na minimum výjimky z povinnosti montáže asistenčních systémů řidiče, aby se obecně zvýšila bezpečnost silničního provozu; zdůrazňuje dále, že výrobci by měli vytvořit přehledné informační materiály, které řidičům pomohou lépe se orientovat v různých asistenčních systémech a pochopit jejich funkci;

27. vyzývá k zavedení harmonizovaného evropského přístupu, který zohlední veškeré stávající mezinárodní i vnitrostátní právní předpisy a zajistí jejich doplňkovost;

28. vyzývá Komisi, aby prozkoumala podíl vozidel zvláštního určení na dopravních nehodách ve městech a aby v případě potřeby zrušila stávající výjimky z povinnosti montáže asistenčních systémů řidiče;

29. zdůrazňuje, že příprava řidičů by měla zahrnovat pravidelné doplňující školení týkající se používání povinného mechanismu podpory řízení, přičemž by se zvláštní pozornost měla věnovat starším osobám a osobám se sníženou pohyblivostí; naléhavě vyzývá autoškoly, aby jednak začlenily otázky související s obsluhou těchto systémů do své odborné přípravy a jednak podmínily získání řidičského oprávnění absolvováním praktického odborného výcviku v silničním provozu;

30. konstatuje, že finanční pobídky, např. daňové nebo pojistné pobídky, pro takové opatření, jako je montáž dalších asistenčních bezpečnostních systémů řidiče do nových i ojetých automobilů nebo jejich zahrnutí do výcviku řidičů, mohou usnadnit zavádění vozidel s vyšší úrovní bezpečnosti na trh; vyzývá členské státy, aby zvážily zavedení takových mechanismů;

31. vyzývá Komisi, aby od subjektů na trhu požadovala, aby zajistily využívání otevřených standardů a rozhraní, které povedou k dalšímu zlepšení interoperability, aby bylo možné provádět nezávislé zkoušky využitím příslušných údajů o vozidlech a systémech, včetně jejich aktualizací, a aby je mohli vykonávat kvalifikovaní pracovníci, přičemž se zajistí dodržování ochrany údajů, jež jsou předmětem průmyslového či duševního vlastnictví;

32. zdůrazňuje, že by měla být zohledněna vysoká úroveň ochrany a uchovávání údajů podle nařízení (EU) 2016/679 (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) a práva na ochranu soukromí a osobních údajů a zajištěna vysoká bezpečnost IT, aby se vyloučilo riziko nových nehod způsobených dálkovým ovládáním palubních systémů nebo konfliktů souvisejících s kompatibilitou; doporučuje, aby se přezkoumala zásada vlastnictví údajů;

33. zdůrazňuje, že pro dosažení aktivní bezpečnosti silničního provozu je důležité využívat spolehlivých informací o poloze a čase ze satelitních navigačních systémů a uplatňovat systém družicové lokalizace a systém EGNOS/GNSS; vyzývá k vyvinutí většího úsilí o dosažení přesnosti aktivní bezpečnosti silničního provozu systému EGNOS/GNSS na méně než jeden metr, aby bylo dosaženo přechodu ze schopnosti tohoto systému snížit rychlost vozidla na jeho schopnost automaticky zasáhnout a změnit jízdní dráhu vozidla; vyzývá, aby byla podporována zvýšená bezpečnost silničního provozu propojením údajů systému EGNOS/GNSS s palubními řídicími systémy;

Úterý, 14. listopadu 2017

Bezpečnostní opatření k předcházení nehodám

34. vítá skutečnost, že systémy nouzového brzdění jsou již od listopadu 2015 povinné pro všechna nová nákladní vozidla a autobusy v EU, vyzývá však Komisi, aby zavedla povinnost montáže automatických asistenčních systémů nouzového brzdění a odhalování chodců, cyklistů, jednostopých motorových vozidel a motocyklistů do osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel, autobusů, autokarů, a zejména těžkých nákladních vozidel, neboť vzhledem k autonomnímu silnému brzdění a výsledné kratší brzdě dráze mají velký potenciál předcházet nehodám;

35. vyzývá k bezpečnějšímu designu přední a zadní části těžkých nákladních vozidel, pokud jde o lepší viditelnost chodců a cyklistů, a k vytvoření zábran k prevenci nárazu a zmírnění jeho dopadu;

36. požaduje povinnou montáž nastavitelných inteligentních asistenčních systémů, které zobrazují omezení rychlosti, značky stop a semaforey a které řidičům pomáhají dodržovat omezení rychlosti; vyzývá členské státy, aby zajistily bezchybný stav dopravních značek se snadno čitelným dopravním značením; zdůrazňuje, že pro správné fungování inteligentních asistenčních systémů je nezbytné aktualizovat v online silničních mapách aktuální omezení rychlosti;

37. zdůrazňuje, že v zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu musí být zpomalení vozidel ostatních účastníků silničního provozu lépe zobrazeno prostřednictvím jednoznačných palubních světelných signálů, a očekává povinné používání zobrazování nouzového brzdění ve formě blikajícího brzdového světla nebo blikajících výstražných světel;

38. zdůrazňuje, že vzhledem k jeho významu pro bezpečnost silničního provozu by měl být zaveden povinný nastavitelný asistenční systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu, který nejen varuje, ale také vhodně zasahuje, aniž by bránil řidiči jednat přímo; konstatuje, že pro využívání tohoto systému varování je nezbytné, aby silniční značení byla udržována v dobrém stavu, aby byla jasně rozeznatelná;

39. zdůrazňuje, že zvětšení bezprostředního pole výhledu u nákladních vozidel, autobusů a autokarů a zmenšení nebo odstranění mrtvých úhlů může významně přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu těchto vozidel; vyzývá proto Komisi, aby stanovila ambiciózní rozlišené standardy přímého výhledu a zavedla povinné používání předních, bočních a zadních kamer, snímačů a asistenčních systémů pro odbočování, přičemž by příslušná opatření měla být v souladu se směrnicí (EU) 2015/719 a neměla by vést k nedodržení lhůt pro provádění stanovených ve směrnici;

40. zdůrazňuje, že by měla být zajištěna možnost montáže alkoholových imobilizérů a systémů odhalujících řidičovu nesoustředěnost a ospalost, a naléhavě vyzývá k používání alkoholových imobilizérů v případech profesionálních řidičů či řidičů, kteří způsobili dopravní nehodu pod vlivem alkoholu a byli proto odsouzeni za jízdu pod vlivem alkoholu, jako nápravné opatření;

41. konstatuje, že nákladní vozidla se podílejí na 15 % smrtelných silničních nehod a že zranitelní účastníci silničního provozu jsou každý rok obětmi smrtelných nehod s účastí kamionu v přibližně tisíci případech; vyzývá proto Komisi, aby v případě nákladních vozidel urychlila povinné zavedení ambiciózních rozlišených standardů přímého výhledu, inteligentních systémů pro přizpůsobení rychlosti vozidla a automatizovaných systémů nouzového brzdění s detekcí chodců a cyklistů;

Bezpečnostní opatření ke zmírnění následků nehod

42. podotýká, že tlak v pneumatikách má značný dopad na bezpečnost silničního provozu, spotřebu paliva i emise; vyzývá proto Komisi, aby zavedla povinnost vybavit veškerá vozidla systémy sledování tlaku v pneumatikách; vyzývá rovněž Komisi, aby do právních předpisů EU převzala změny týkající se systémů měření tlaku v pneumatikách, které si kladou za cíl zajistit reálné fungování systémů v podmínkách dojednaných v EHK OSN;

43. považuje za nezbytné, aby byla zavedena povinnost montáže inteligentních systémů upozorňujících na nutnost zapnutí bezpečnostních pásů pro všechna přední sedadla u všech vozidel a pro zadní sedadla vozidel kategorie M1 a N1;

Úterý, 14. listopadu 2017

44. domnívá se, že je důležité zavést povinnost montáže automatizovaných systémů upozorňujících na nutnost zapnutí bezpečnostních pásů, aby se předešlo poranění krku;
45. vyzývá Komisi, aby povinnost montáže systému eCall rozšířila od roku 2019 na motocykly, těžká nákladní vozidla a autobusy a aby rovněž zajistila, aby bylo možné tento systém nainstalovat i dodatečně, aby tak došlo k maximálnímu pokrytí vozidel v provozu;
46. požaduje přesné a spolehlivé statistické údaje o nehodách v rámci celé EU, včetně údajů o příčinách nehod, údajů o vystavení se riziku, seznamu zranění a účastníků nehod, a konstatuje, že záznamník údajů o události by mohl být v této souvislosti velmi užitečný, přičemž údaje musí zůstat anonymní a využívat se pouze pro účely zkoumání nehod;
47. požaduje shromáždění údajů na úrovni EU o mrtvých a zraněných ve vozidlech z jiných důvodů než v důsledku srážky; konstatuje, že nejsou k dispozici žádné údaje o obětech úpalu ve vozidle;
48. požaduje, aby byla pro zajištění maximální ochrany bezpečnosti cestujících zavedena striktnější pravidla požární bezpečnosti pro autobusy s různými druhy paliva, včetně autobusů jezdících na stlačený zemní plyn;
49. konstatuje, že upravená ochrana proti podjetí zepředu u těžkých nákladních vozidel by mohla snížit počet úmrtí při čelním nárazu osobního a nákladního vozidla o 20 %; vyzývá Komisi, aby pro všechna nová nákladní vozidla zavedla povinnost ochrany proti podjetí zepředu, která lépe pohlcuje energii;
50. požaduje povinné čelní, boční a zadní nárazové zkoušky pro:
- a) terénní vozidla (SUV) se zvýšenými sedadly a maximální hmotností vyšší než 2 500 kg a
 - b) vozidla s elektrickým pohonem a jinými novými pohonnými technologiemi;
51. vyzývá Komisi, aby rovněž aktualizovala požadavky na testování systémů pasivní bezpečnosti motorových vozidel, tak aby zahrnovaly ochranu všech zranitelných účastníků silničního provozu při čelním nárazu a při nárazu zezadu, a to nejen chodců, ale i cyklistů;
52. vyzývá Komisi k zajištění toho, aby trh měl dostatečný a realistický čas pro přizpůsobení se těmto opatřením;
53. zdůrazňuje, že směrnice (EU) 2015/719 o hmotnostech a rozměrech těžkých nákladních vozidel má velký potenciál ke zlepšení bezpečnosti nákladních vozidel; vyzývá Komisi, aby urychlila práci na této směrnici a bezodkladně předložila své posouzení;
- o
- o o
54. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.
-