

Tirsdag den 14. november 2017

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

BESLUTNINGER OG RESOLUTIONER

EUROPA-PARLAMENTET

P8_TA(2017)0423

Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU

Europa-Parlamentets beslutning af 14. november 2017 om redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU (2017/2085(INI))

(2018/C 356/01)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens rapport med titlen ”Redning af liv: Forbedret sikkerhed i biler i EU — Rapport om overvågningen og vurderingen af avanceret sikkerhedsudstyr til køretøjer samt omkostningseffektiviteten og gennemførligheden heraf med henblik på revisionen af forordningerne om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanters sikkerhed (COM(2016)0787) og til det dertil hørende interne arbejdsdokument fra Kommissionen (SWD(2016)0431),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ⁽¹⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF ⁽²⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF ⁽³⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser ⁽⁴⁾,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 35 af 4.2.2009, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134.

⁽⁴⁾ EUT L 68 af 13.3.2015, s. 9.

⁽⁵⁾ EUT L 115 af 6.5.2015, s. 1.

Tirsdag den 14. november 2017

- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF ⁽¹⁾,
- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet ⁽²⁾,
- der henviser til sin beslutning af 18. maj 2017 om vejtransport i Den Europæiske Union ⁽³⁾,
- der henviser til sin beslutning af 3. juli 2013 om trafiksikkerhed 2011–2020 — den første milepæl på vej mod en strategi for at undgå kvæstelser ⁽⁴⁾,
- der henviser til sin beslutning af 27. september 2011 om europæisk trafiksikkerhed 2011-2020 ⁽⁵⁾,
- der henviser til sin beslutning af 15. december 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem ⁽⁶⁾,
- der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen »En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer — en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet« (COM(2016)0766),
- der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen »På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020« (COM(2010)0389),
- der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen »CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa« (COM(2012)0636),
- der henviser til Kommissionens hvidbog med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« (COM(2011)0144),
- der henviser til Kommissionens rapport med titlen »Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users«, der blev udarbejdet af Transport Research Laboratory og offentliggjort den 26. marts 2015,
- der henviser til arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene med titlen »On the Implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 — First milestone towards an injury strategy« (om gennemførelsen af mål 6 i Kommissionens politiske retningslinjer om vejsikkerhed — første milepæl på vejen til forebyggelse af tilskadekomster) (SWD(2013)0094),
- der henviser til Rådets konklusioner af 8. juni 2017 om færdselssikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen fra marts 2017,
- der henviser til pakken vedrørende et mobilt Europa, som Kommissionen offentliggjorde den 31. maj 2017, og som omfatter otte lovgivningsinitiativer med særligt fokus på vejtransport,
- der henviser til De Forenede Nationers generalforsamlings resolution 70/260 af 15. april 2016 om forbedring af færdselssikkerheden i verden,
- der henviser til forretningsordenens artikel 52,

⁽¹⁾ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77.

⁽²⁾ EUT C 316 af 22.9.2017, s. 155.

⁽³⁾ Vedtagne tekster, P8_TA(2017)0228.

⁽⁴⁾ EUT C 75 af 26.2.2016, s. 49.

⁽⁵⁾ EUT C 56 E af 26.2.2013, s. 54.

⁽⁶⁾ EUT C 168 E af 14.6.2013, s. 72.

Tirsdag den 14. november 2017

- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (A8-0330/2017),
- A. der henviser til, at der hvert år er 25 500 mennesker, der mister livet på Europas veje, og ca. 135 000, der kommer alvorligt til skade, og at der derfor er behov for flere og mere effektive foranstaltninger i samråd med medlemsstaterne for at komme tættere på målet om nul ulykker;
- B. der henviser til, at trafikikkerheden afhænger af tre faktorer: køretøjer, infrastruktur og bilisternes adfærd, hvorfor det er nødvendigt at gribe ind på alle tre områder for at øge trafikikkerheden, og til, at der bør træffes effektive foranstaltninger med hensyn til aktiv og passiv køretøjsikkerhed;
- C. der henviser til, at den gennemsnitlige alder af personbiler, lette erhvervskøretøjer samt lastbiler i EU er i stadig stigning og nu ligger på over 10 år; og til, at køretøjets alder har direkte indvirkning på konsekvenser og tilskadekomst ved en trafikulykke;
- D. der henviser til, at indbyggede førerassistentsystemer gør køretøjerne sikrere og desuden giver personer med begrænset mobilitet samt ældre mulighed for en mere aktiv og sikker deltagelse i vejtransport;
- E. der henviser til, at intelligente køresystemer nedbringe trafikbelastningen, advarer førere om risici under kørslen, og dermed bidrage til at mindske risikoen for at forårsage en ulykke;
- F. der henviser til, at overgangen til selvkørende biler skrider hurtigt frem, og at trafikikkerheden generelt er et presserende problem, hvorfor Kommissionen senest i første kvartal af 2018 skal forelægge en revision af den generelle sikkerhedsforordning; der henviser til, at yderligere forsinkelser under alle omstændigheder vil være uacceptabelt;
- G. der henviser til, at 38 % af alle ulykker med dødelig udgang sker i byerne og ofte rammer bløde trafikanter, hvorfor medlemsstaterne bør tage hensyn til bløde trafikanter i trafikplanlægningen i byområder og forbedre deres stilling i forhold til andre transportformer som f.eks. biler og busser; der henviser til, at Kommissionen bør foreslå en revision af fodgængerbeskyttelsesforordningen;
- H. der henviser til, at der er en klar sammenhæng mellem trafikikkerhed og chaufførers arbejdsvilkår;

Generelle krav

1. understreger, at medlemsstaterne bør gennemføre effektive og regelmæssige kontroller af biler, fordi hovedårsagerne til uheld både nu og tidligere er uhensigtsmæssig hastighedsoverskridelse i forhold til kørselsforholdene, uopmærksomhed og spiritus- eller narkotikakørsel, samt træthed og opfordrer derfor:
 - a) Kommissionen til at fastsætte en procentdel for køretøjer i klasse M1 og N1, der skal kontrolleres;
 - b) Kommissionen til at indføre en strengere kontrol af den korrekte håndhævelse af obligatoriske arbejdstidsgrænser og hvileperioder for erhvervschauffører;
 - c) medlemsstaterne til at sikre øget udveksling af bedste praksis, navnlig om intelligente håndhævelsesstrategier, og til at indføre straffe for overtræderne, der virker afskrækkende;
2. konstaterer, at ca. 25 % af de samlede antal årlige trafikdræbte i EU skyldes indtagelse af alkohol; opfordrer derfor Kommissionen til at vurdere den eventuelle merværdi af en harmonisering af promillegrænsen i EU for alkohol i blodet til 0,0 % for nye førere i de første to år og for erhvervschauffører, og glæder sig over visse medlemsstaters nultolerancepolitik for spirituskørsel;

Tirsdag den 14. november 2017

3. opfordrer Kommissionen til på baggrund af Vallettaerklæringen om øget færdselssikkerhed, som det maltesiske formandskab fremsatte den 29. marts 2017, til at medtage et nyt mål om at halvere antallet af alvorlige skader på vejene i EU i sin nye strategi for trafikikkerhed for 2020-2030;
4. opfordrer medlemsstaterne til at foretage en væsentlig forbedring af deres vejinfrastruktur gennem regelmæssig og effektiv vedligeholdelse, herunder af færdselstavler og markering, og hensigtsmæssige forbedringer for at klare den øgede trafikvolumen, og til at gennemføre innovative foranstaltninger, der fører til en såkaldt intelligent infrastruktur, og som kan sikre fuld funktionalitet og interoperabilitet af førerstøttesystemer; opfordrer Kommissionen til at etablere en mekanisme, der sikrer, at EU's vejinfrastruktur er i tilstrækkelig god stand;
5. bemærker, at nogle infrastrukturindretninger (som f.eks. visse typer autoværn eller fartdæmpere) kan forårsage eller forværre uheld bl.a. for tohjulede motorkøretøjer; opfordrer Kommissionen til at foreslå standardiseringsforanstaltninger for at rette op på de dermed forbundne ulemper;
6. bemærker, at mange chauffører ikke ved, at eller hvordan de skal skabe korridorer for udrykningskøretøjer på adgangsveje til motorvejene, og opfordrer derfor Kommissionen til at fastsætte fælles standarder for etableringen af sådanne korridorer og til at iværksætte en oplysningskampagne på EU-plan;
7. konstaterer, at næsten halvdelen af de fodgængere og cyklister, der omkommer i vejtrafikken, er over 65 år gamle, og at trafikulykker er den hyppigste dødsårsag blandt unge mennesker; opfordrer derfor medlemsstaterne til at give ældre mennesker og unge trafikanter mulighed for at færdes mere sikkert i trafikken ved at udvikle velpublicerede programmer, der forebygger aldersbestemte uheldsrisici;
8. konstaterer, at andelen af fodgængere og cyklister i antallet af trafikdøde i byområder ligger på 51 %, og opfordrer byerne til at indarbejde mål for nedbringelse af antallet af vej- og færdselsulykker i deres mobilitetsplaner; opfordrer ligeledes medlemsstaterne til i højere grad at tage hensyn til de bløde trafikanter ved at gøre noget ved steder, hvor der forekommer mange alvorlige ulykker, og ved at anlægge og vedligeholde flere cykel- og gangstier og modernisere den nuværende infrastruktur, samtidig med at der sikres en bedre skiltning og markering; opfordrer Kommissionen til at træffe yderligere foranstaltninger på EU-plan ud over bibeholdelsen af de nuværende støtteordninger for at fremme omfattende forbedringer af cykelinfrastrukturen og til at fastsætte bestemmelser om nye aktive og passive køretøjsikkerhedsteknologier, som navnlig beskytter bløde trafikanter;
9. bemærker, at nogle cyklisters manglende kendskab til og/eller overholdelse af færdselsreglerne somme tider fører til, at sikkerheden for cyklisten selv og andre trafikanter bringes i fare; opfordrer Kommissionen til at overveje et forslag om en mere sikker brug af cykler med henblik på et harmonisk samspil med de øvrige mobilitetsformer i byområder;
10. opfordrer til brug af intelligente transportsystemer og tilskynder offentlige transportselskaber til at videreudvikle teknologier på køretøjerne, som tilskynder chaufførerne til at skifte til en mere sikker kørselsadfærd, når de kører ind i byområder;
11. konstaterer, at nye transportmidler, f.eks. e-cykler og andre elektriske køretøjer bliver stadig mere populære; opfordrer derfor Kommissionen til hurtigt at undersøge de særlige krav, der skal stilles til sikkerheden i den forbindelse, og i givet fald fremsætte forslag om en sikker integrering af disse køretøjer i trafikken under hensyntagen til nærhedsprincippet;
12. bemærker, at udviklingen og implementeringen af sikkerhedssystemer bør forbedre færdselssikkerheden, og at denne proces derfor vil kræve en vis tilpasningsperiode; opfordrer derfor Kommissionen til at tage hensyn til den tid, der er nødvendig for at udvikle dem, inden der gennemføres en specifik teknisk lovgivning;
13. minder om, at problemet med snyd med kilometertællere fortsat ikke er løst, navnlig på brugtbilmarkedet, hvilket Kommissionen har konstateret i sin undersøgelse af, hvor velfungerende brugtbilmarkedet er set fra forbrugerens synspunkt; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at gribe ind over for problemet med manipulation og snyd med kilometertællere ved hjælp af effektive foranstaltninger og lovgivning;

Tirsdag den 14. november 2017

14. bemærker, at jo flere køretøjer der er på vejene, desto flere uheld sker der typisk; opfordrer derfor medlemsstaterne og Kommissionen til at fremme kollektiv transport og bildeling, navnlig i byområderne, for at mindske antallet af biler i trafikken, og gennemføre tiltag til forøgelse af andelen af cykler og køretøjer, der føres af professionelle;
15. påpeger, at der blandt EU-medlemsstaterne er forskel på det udstyr, som skal forefindes i et køretøj, og opfordrer derfor Kommissionen til at udarbejde en fælles liste over genstande, som det er obligatorisk at have i bilen;
16. fastholder, at EU og dets forskningscentre bør spille en ledende rolle i udviklingen af selvkørende køretøjer, da de vil revolutionere automobilektoren, navnlig med hensyn til færdselssikkerhed, idet teknikken forventes at spare tusindvis af menneskeliv hvert år og vil bidrage til digitaliseringen af det indre marked;

Førerstøttesystemer til forbedring af færdselssikkerheden

17. understreger, at ca. 92 % af alle uheld skyldes menneskelige fejl eller et sammenfald mellem menneskelige fejl og køretøjer og/eller vejinfrastruktur, hvorfor det kun bør gøres obligatorisk at indbygge førerstøttesystemer, der baseret på videnskabelige undersøgelser i væsentlig grad vil bidrage til at forbedre færdselssikkerheden, kan opvise et positivt cost-benefit-forhold og er modne til at blive markedsført; mener desuden, at den deraf følgende forhøjelse af købsprisen ikke bør være så uforholdsmæssigt stor, at de påtænkte kunder til sådanne køretøjer ikke har råd til at købe dem, og at førerstøttesystemer, som er relevante for trafiksikkerheden, bør kontrolleres regelmæssigt;
18. opfordrer Kommissionen til at afprøve ovennævnte sikkerhedsanordninger i forbindelse med overvågningen af køretøjsmarkedet;
19. mener, at fordelene ved forbedrede sikkerhedsstandarder og forbedret sikkerhedsudstyr kun kan indfries, hvis eksisterende og fremtidige bestemmelser gennemføres og håndhæves effektivt; opfordrer i den henseende til skærpet kontrol på europæisk plan med typegodkendelsesmyndigheder og tekniske tjenester i Unionen; opfordrer desuden til øget og mere uafhængig overvågning efter markedsføringen i hele EU af køretøjer på vejene for at sikre, at de fortsat opfylder sikkerhedskravene;
20. understreger, at de europæiske forbrugere, når der konstateres manglende efterlevelse, bør kunne regne med hurtige, hensigtsmæssige og koordinerede korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer i hele EU, hvis det er nødvendigt; mener, at de økonomiske aktører bør være ansvarlige for enhver skade, som ejere af berørte køretøjer lider som følge af manglende overholdelse eller efter en tilbagekaldelse;
21. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forbedre sikkerhedsniveauet i eksisterende køretøjer i trafikken og til at støtte udvikling og innovation, som vil øge sikkerheden i biler, der allerede er i brug, ved at tilskynde og fremme eftermontering af køretøjer med omkostningseffektive trafiksikkerhedssystemer, som sætter føreren i stand til at reagere bedre i en farlig situation;
22. opfordrer producenterne og operatørerne til:
- a) at orientere førerne om, hvordan samtlige førerstøttesystemers aktiveres;
 - b) for systemer, der kan slukkes, at indføre en totrinsslukkemekanisme, hvorved føreren først kun kan slukke for advarselssignalet og først ved en efterfølgende procedure kan deaktivere selve systemet;
 - c) at sørge for, at førerstøttesystemet automatisk genaktiveres ved hver genopstart af køretøjet; og
 - d) at føre en prispolitik, der tilskynder forbrugere til at vælge køretøjer udstyret med sikkerheds- og førerstøttesystemer;
23. understreger, at advarslerne bør være så indbyrdes forskellige, at det intuitivt bliver klart, hvilket system støttefunktionen vedrører, og at advarslerne desuden også skal være fuldstændig tydelige for ældre mennesker, hørehæmmede og svagtsende personer og bevægelseshæmmede; opfordrer derfor de berørte parter til at fastsætte hensigtsmæssige ensartede standarder med mulighed for specifikke løsninger for den enkelte operatør;

Tirsdag den 14. november 2017

24. glæder sig over, at næsten alle personbiler, der er blevet testet i Euro-NCAP's forbrugerundersøgelserprogram, har fået fem stjerner, og at de fleste bilproducenter på vellykket vis har øst opgaven med at opfylde de nye Euro-NCAP-krav; bemærker dog, at ikke alle bilmodeller, der sælges i Europa, er testet af Euro-NCAP, og at ikke alle biler af samme type sælges med samme specifikationer, hvilket kan være uklart for forbrugerne og dermed give anledning til en falsk grad af tillid til køretøjet i forhold til den erhvervede models faktiske ydeevne; minder derfor om betydningen af en stærk grundstandard for obligatoriske sikkerhedskrav, som sikrer, at alt nødvendigt sikkerhedsudstyr er til stede i den bilpark, der benyttes og sælges i Den Europæiske Union;

25. mener, at euro-NCAP altid bør afspejle den faktiske sikkerhed af en bestemt bilmodel, og opfordrer Kommissionen til at være mere ambitiøs ved vurderingen af sikkerheden af nye køretøjer, end de lovpligtige minimumskrav tvinger den til, og at tage hensyn til de ajourførte lovpligtige minimumskrav med henblik på yderligere at fremme udviklingen af køretøjer, der sikrer høje færdselssikkerhedsstandarder, og for at sikre Europa forbliver ambitiøs og fungerer som en global leder inden for bilsikkerhed;

26. opfordrer Kommissionen til at samordne fastlæggelsen af standarder sammen med De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), så der er sammenhæng på internationalt plan, og til samtidig at begrænse undtagelserne fra forpligtelsen til at installere førerstøttesystemer til et minimum for således at forbedre færdselssikkerheden generelt; understreger, at producenterne bør udarbejde overskueligt informationsmateriale, der hjælper chaufførerne med bedre at forstå de enkelte støttesystemer, og hvordan de fungerer;

27. efterlyser en harmoniseret europæisk tilgang, som tager hensyn til al gældende international og national lovgivning og sikrer komplementaritet;

28. opfordrer Kommissionen til at undersøge, hvilken andel køretøjer, der er beregnet til særlige formål har i uheld i byerne, og om nødvendigt til at afskaffe de nuværende undtagelser fra forpligtelsen til at installere førerstøttesystemer;

29. der henviser til, at uddannelse af chauffører bør omfatte regelmæssige efteruddannelse med undervisning i brug af obligatoriske førerassistentsystemer, hvor der lægges særlig vægt på ældre mennesker og bevægelseshæmmede; opfordrer køreskoler til på den ene side at indarbejde spørgsmål vedrørende anvendelsen af disse systemer i deres undervisning og på den anden side at gøre erhvervelsen af et kørekort afhængigt af professionel praktisk uddannelse i grafikken;

30. bemærker, at økonomiske incitamenter, f.eks. skatte- eller forsikringsbaserede foranstaltninger, til indbygning af yderligere sikkerhedsrelevante førerstøttesystemer i både nye og brugte biler eller deres optagelse på føreruddannelsen kan fremme salget af køretøjer med avancerede sikkerhedsfunktioner; opfordrer medlemsstaterne til at indføre sådanne incitamenter;

31. opfordrer Kommissionen til at kræve, at markedsaktørerne sørger for anvendelse af åbne standarder og brugerflader, hvilket vil øge interoperabiliteten yderligere, så der kan gennemføres uafhængige kontrolundersøgelser gennem adgang til de relevante køretøjs- og systemdata, inklusive opdateringer, og så disse undersøgelser kan foretages af alle kvalificerede erhvervsdrivende, samtidig med at data, som er omfattet af ejendomsrettigheder, og den intellektuelle ejendomsret respekteres;

32. understreger, at der skal sikres en omfattende beskyttelse af indsamlede data i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 (den generelle forordning om databeskyttelse) og af retten til privatlivets fred og persondata såvel som et højt it-sikkerhedsniveau for at udelukke nye risici for ulykker som følge af fjernmanipulation af køretøjets indbyggede systemer eller kompatibilitetskonflikter; anbefaler, at der ses nærmere på princippet om dataejerskab;

33. understreger betydningen af at gøre brug af pålidelige positions- og tidsoplysninger fra satellitbaserede positionsbestemmelsessystemer og anvende EGNOS/GNSS system til aktiv trafikssikkerhed; opfordrer til, at der gøres en yderligere indsats at opnå en nøjagtighed af EGNOS/GNSS-systemets aktive trafikssikring på mindre end én meter for at gøre det muligt at skifte fra systemets funktion med at reducere et køretøjs hastighed til en funktion, hvor der automatisk gribes ind for at ændre et køretøjs bane; opfordrer til en forbedring af trafikssikkerheden gennem en integrering af EGNOS/GNSS-data i de indbyggede styresystemer;

Tirsdag den 14. november 2017

Sikkerhedsforanstaltninger til undgåelse af uheld

34. glæder sig over, at nødbremser allerede har været obligatoriske på alle lastbiler og busser i EU siden november 2015, men opfordrer Kommissionen til at gøre det obligatorisk at installere automatiske nødbremseassistenter med detektering af fodgængere, cyklister, lette tohjulede køretøjer med hjælpemotor og motorcyklister, i personbiler, lette erhvervskøretøjer, busser, turistbusser og især tunge lastvogne, som sådanne systemer indebærer store muligheder for at forebygge trafikulykker ved hjælp af autonom kraftig opbremsning og en deraf følgende kortere bremselængde;

35. efterlyser, at lastbiler får et sikrere frontdesign, der sikrer et bedre udsyn til fodgængere og cyklister, og at der etableres autoværn, som skal forhindre kollisioner og afbøde konsekvenserne af kollisioner;

36. opfordrer til obligatorisk installation af intelligent farttilpasningssystemer, som kan slås fra, og som viser fartgrænser, stopskilte, trafiklys og griber ind for at hjælpe bilisterne med at holde sig inden for fartgrænserne; opfordrer medlemsstaterne til at sørge for, at vejskiltene holdes i god stand, og at vejmarkeringer er tydelige; understreger, at det er nødvendigt at have ajourført onlinevejkort med de gældende fartgrænser, hvis disse intelligente systemer skal fungere korrekt;

37. understreger, at køretøjers aftagende hastighed for at forbedre færdselssikkerheden skal angives tydeligere for andre trafikanter ved hjælp af klare lyssignaler på køretøjerne, og forventer obligatorisk brug af en nødbremseindikator i form af et blinkende bremselys eller havariblink;

38. understreger, at et system til fastholdelse af køretøjet i samme vognbane, som kan slås fra, og som ikke alene advarer, men også på passende vis griber ind, bør gøres obligatorisk på grund af relevansen for færdselssikkerheden; bemærker, at det er nødvendigt, at vejmarkeringerne holdes i så god en stand, så de er tydelige, for at dette advarselssystem kan bruges;

39. fremhæver, at en udvidelse af chaufførernes direkte udsyn i lastbiler, busser og turistbusser samt en mindske eller fjernelse af døde vinkler kan yde et væsentligt bidrag til forbedre disse køretøjers færdselssikkerhed; opfordrer Kommissionen til at indføre bestemmelser om differentierede standarder for direkte udsyn og gøre det obligatorisk at installere kameraer og drejeassistenter, idet disse foranstaltninger bør være i overensstemmelse med direktiv (EU) 2015/719 og ikke føre til forlængelse af de heri fastlagte gennemførelsesfrister;

40. understreger behovet for at skabe forudsætningerne for installation af alkohollåsesystemer og systemer til detektion af førerens distraktion og sløvhed, og opfordrer til anvendelse af alkohollåse for erhvervschauffører og bilister, der har forårsaget et trafikuheld under påvirkning af alkohol, og derfor er blevet dømt for spirituskørsel, som en resocialiseringsforanstaltning;

41. bemærker, at lastbiler er involveret i 15 % af alle ulykker med trafikdræbte, og at sårbare trafikanter tegner sig for ca. 1 000 dødsopfre fra ulykker med lastbiler hvert år; opfordrer Kommissionen til at fremskynde obligatorisk installation af ambitiøse differentierede standarder for direkte udsyn, intelligent hastighedsstøtte og automatiske nødbremsesystemer med detektion af cyklister og fodgængere i lastbiler;

Sikkerhedsforanstaltninger til at afbøde konsekvenserne af ulykker

42. henviser til, at lufttrykket i dækkene har stor betydning for færdselssikkerheden, brændstofforbruget og emissionerne; opfordrer derfor Kommissionen til at indføre obligatoriske dæktrykovervågningssystemer; opfordrer ligeledes Kommissionen til at omsætte ændringsforslagene, som vedtoges af UNECE, og som tilsigter at fortage afprøvninger under reelle forhold, i EU-lovgivningen;

43. anser der for nødvendigt at gøre installation af et intelligent sikkerhedsselepåmindelsessystemer obligatorisk på alle forsæder i alle køretøjer og på bagsæderne i køretøjer i klasse M1 og N1;

Tirsdag den 14. november 2017

44. mener, at det er vigtigt at gøre det obligatorisk at installere systemer til automatisk indstilling af sikkerhedssele for at undgå nakkeskader;
45. opfordrer Kommissionen til fra 2019 at udvide kravet om installation af eCall til motorcykler, tunge erhvervskøretøjer og busser og til også at gøre systemet tilgængeligt som eftermontering for at dække så mange køretøjer på vejene som muligt;
46. kræver nøjagtige og pålidelige uheldsdatastatistikker for hele EU, herunder statistikker over årsager til uheld, risikooplysninger, en fortegnelse over tilskadekomne og ofre for uheld, og bemærker, at et apparat til registrering af data om hændelser kunne være særlig nyttigt i denne forbindelse, idet dataene skal forblive anonyme og udelukkende anvendes til uheldsforskning;
47. opfordrer til indsamling af data i hele EU om døde og tilskadekomne i køretøjer, som ikke kan tilskrives kollisioner; henviser til, at der ikke findes nogen data over ofre for hedeslag i køretøjer;
48. efterlyser bedre brandsikkerhedsregler for busser og turistbusser, der bruger forskellige drivmidler, herunder komprimeret naturgas, for at beskytte passagerernes sikkerhed bedst muligt;
49. bemærker, at et nyt design af afskærmning fortil mod underkøring på lastbiler kunne nedbringe antallet af dødsfald ved frontale kollisioner mellem biler og lastbiler med 20 %; opfordrer Kommissionen til at indføre krav om, at der monteres afskærmninger fortil mod underkøring, som sikrer en bedre energiabsorption, på alle nye lastbiler;
50. skræver obligatoriske kollisionstests frontalt, fra siden og bagfra for:
- a) alle terrængående køretøjer med forhøjet siddeposition og en maksimumsvægt på over 2 500 kg, og
 - b) køretøjer med elektrisk fremdriftssystem og andre nye fremdriftsteknologier;
51. opfordrer også Kommissionen til at ajourføre prøvningskravene til passive sikkerhedssystemer i motorkøretøjer, så de omfatter beskyttelse af alle bløde trafikanter, herunder ikke blot fodgængere men også cyklister, i forbindelse med kollisioner forfra og bagfra;
52. anmoder Kommissionen om at sikre, at markedet får en tilstrækkelig lang tidsramme til realistisk at kunne tilpasse sig disse foranstaltninger;
53. understreger, at direktiv (EU) 2015/719 om vægt og dimensioner gældende for visse vej køretøjer indebærer et stort potentiale for at øge lastbilens sikkerhed; opfordrer Kommissionen til at fremskynde arbejdet på dette direktiv og fremlægge sin vurdering snarest muligt;

o

o o

54. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter.
-