

Tisdagen den 14 november 2017

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

RESOLUTIONER

EUROPAPARLAMENTET

P8_TA(2017)0423

Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU

Europaparlamentets resolution av den 14 november 2017 om Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI))

(2018/C 356/01)

Europaparlamentet fattar detta beslut

- med beaktande av kommissionens rapport *Rädda liv: öka bilsäkerheten i EU – Rapport om övervakning och bedömning av avancerade säkerhetsfunktioner för fordon, deras kostnadseffektivitet och genomförbarhet för översyn av förordningarna om allmän säkerhet hos motorfordon och om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter* (COM(2016)0787) och det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta (SWD(2016)0431),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem ⁽¹⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG ⁽²⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG ⁽³⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott ⁽⁴⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ EUT L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 35, 4.2.2009, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 127, 29.4.2014, s. 134.

⁽⁴⁾ EUT L 68, 13.3.2015, s. 9.

⁽⁵⁾ EUT L 115, 6.5.2015, s. 1.

Tisdagen den 14 november 2017

- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter ⁽²⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 18 maj 2017 om vägtransporter i Europeiska unionen ⁽³⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 3 juli 2013 om trafiksäkerhet 2011–2020 – de första milstolparna i arbetet för en skadestrategi ⁽⁴⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 27 september 2011 om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 15 december 2011 om färdplanen för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem ⁽⁶⁾,
- med beaktande av kommissionens meddelande En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet (COM(2016)0766),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (COM(2010)0389),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* (COM(2012)0636),
- med beaktande av kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av kommissionens rapport *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*, som har utarbetats av Transport Research Laboratory och offentliggjordes den 26 mars 2015,
- med beaktande av kommissionens arbetsdokument *Om genomförande av mål 6 i kommissionens politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 – första etappmålet mot en skadestrategi* (SWD(2013)0094),
- med beaktande av rådets slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet för att stödja innehållet i Vallettaförklaringen från mars 2017,
- med beaktande av paketet *Europa på väg*, som offentliggjordes av kommissionen den 31 maj 2017, som omfattar en uppsättning av åtta lagstiftningsinitiativ med särskild inriktning på vägtransporter,
- med beaktande av FN:s generalförsamlings resolution 70/260 av den 15 april 2016 *Improving Global Road Safety*,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,

⁽¹⁾ EUT L 123, 19.5.2015, s. 77.

⁽²⁾ EUT C 316, 22.9.2017, s. 155.

⁽³⁾ Antagna texter, P8_TA(2017)0228.

⁽⁴⁾ EUT C 75, 26.2.2016, s. 49.

⁽⁵⁾ EUT C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

⁽⁶⁾ EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

Tisdagen den 14 november 2017

- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism samt yttrandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (A8-0330/2017), och av följande skäl:
- A. Varje år mister ca 25 500 människor livet på Europas vägar, och ca 135 000 skadas svårt, vilket gör att fler, och mer effektiva, åtgärder krävs, i samråd med medlemsstaterna, för att uppnå nollvisionsmålet om inga dödsoffer.
 - B. Trafiksäkerheten beror på tre faktorer: fordonet, infrastrukturen och förarnas beteende, och därför krävs åtgärder inom alla tre områden för att öka trafiksäkerheten, och även effektiva åtgärder på området aktiv och passiv fordonssäkerhet bör vidtas.
 - C. Genomsnittsåldern för personbilar, lätta nyttofordon och tunga nyttofordon inom Europeiska unionen fortsätter att stiga och överstiger för närvarande 10 år. Ett fordon's ålder har ett direkt samband med konsekvenser av, och skador orsakade av, trafikolyckor.
 - D. Förarstödsystem gör bilar säkrare och möjliggör dessutom säkert och aktivt deltagande i trafiken för personer med nedsatt rörlighet och för äldre.
 - E. Intelligenta styrsystem minskar trafikstockningar och varnar föraren för faror i dennes väg, och bidrar därigenom till att minska olycksrisken.
 - F. Övergången till självkörande bilar framskrider i snabb takt och vägsäkerhet är rent allmänt en brådskande fråga, vilket gör att en översyn av den allmänna säkerhetsförordningen måste läggas fram av kommissionen senast första kvartalet 2018. Ytterligare förseningar skulle i vilket fall som helst vara oacceptabla.
 - G. Eftersom 38 % av alla dödsfall inträffar i stadsområden, och ofta involverar oskyddade trafikanter, bör medlemsstaterna ta hänsyn till oskyddade trafikanter vid stadstrafikplanering, och förbättra behandlingen av dem i förhållande till transportmedel såsom bilar och bussar. Kommissionen bör lägga fram översynen av förordningen om skydd av fotgängare.
 - H. Det finns en tydlig koppling mellan trafiksäkerhet och yrkesförarnas arbetsförhållanden.

Allmänna krav

1. Europaparlamentet betonar att medlemsstaterna bör utföra effektiva och regelbundna förarkontroller, eftersom de främsta olycksorsakerna precis som tidigare är olämplig eller för hög hastighet sett till körförhållandena, distraktion, körning under påverkan av alkohol eller droger, eller stor trötthet, och uppmanar därför
 - (a) kommissionen att fastställa en procentsats för antalet fordon i kategorierna M1 och N1 som ska kontrolleras,
 - (b) kommissionen att införa striktare kontroller av en korrekt tillämpning av yrkesförarnas obligatoriska arbetstid och viloperiod, samt
 - (c) medlemsstaterna att garantera ett större utbyte av bästa praxis, framför allt vad gäller att garantera smarta genomförandestrategier, och att införa avskräckande straff för den som överträder lagen.
2. Europaparlamentet konstaterar att omkring 25 % av det totala antalet årliga dödsolyckor i trafiken orsakas av alkoholkonsumtion. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utvärdera det eventuella mervärdet av att harmonisera EU:s alkoholgräns till 0,0 % för nya förare under deras första två år och för yrkesförare, och välkomnar vissa medlemsstaters nolltolerans mot rattfylleri.

Tisdagen den 14 november 2017

3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inbegripa nya mål för att halvera antalet allvarliga trafikolyckor i EU i sin nya trafiksäkerhetsstrategi för decenniet 2020–2030, med tanke på Vallettaförklaringen om ökad trafiksäkerhet, som utfärdades av det maltesiska ordförandeskapet den 29 mars 2017.
4. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att avsevärt förbättra sin väginfrastruktur genom regelbundet och effektivt underhåll, inbegripet av trafikskyltar och signalsystem, och lämpliga uppgraderingar för att hantera trafikvolymer, och att införa innovativa åtgärder som ger förarstödsystemet full funktionalitet och förbättrar dess interoperabilitet, vilket leder till så kallad intelligent infrastruktur. Parlamentet uppmanar kommissionen att upprätta en mekanism för att säkerställa att den europeiska väginfrastrukturen är i adekvat skick.
5. Europaparlamentet påpekar att planeringen av infrastruktur (t.ex. vissa typer av skyddsräcken och farthinder) ibland leder till eller förvärrar vissa olyckor, särskilt för motordrivna tvåhjulingar. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att föreslå standardiseringsåtgärder som gör det möjligt att undvika sådana problem.
6. Europaparlamentet noterar att många förare inte är medvetna om vikten av och hur man skapar en korridor för utryckningsfordon på motorvägar, och uppmanar därför kommissionen att fastställa enhetliga standarder för dessa korridorer och att inleda en europeisk kampanj för medvetandegörande.
7. Europaparlamentet konstaterar att nästan hälften av alla fotgängare och cyklister som omkommer i trafiken är över 65 år, och att trafikolyckor är den största dödsorsaken bland ungdomar. Parlamentet uppmanar därför medlemsstaterna att göra det möjligt för äldre personer och unga förare att delta säkert i trafiken genom att utveckla program som förebygger åldersspecifika olycksrisker.
8. Europaparlamentet konstaterar att andelen fotgängare och cyklister som omkommer i trafikolyckor i stadsområden uppgår till 51 % procent, och uppmanar städer att inkludera mål i sina planer för rörlighet för att minska antalet trafikolyckor. Parlamentet uppmanar även medlemsstaterna att i större utsträckning ta hänsyn till oskyddade trafikanter, genom att ta itu med kritiska olycksplatser, anlägga och underhålla säkrare gångtrafik- och cykelinfrastruktur samt bygga ut och modernisera befintlig infrastruktur, samtidigt som man säkerställer tydligare skyltning. Parlamentet uppmanar kommissionen att även vidta ytterligare åtgärder på EU-nivå utöver de befintliga finansieringssystemen, för att underlätta omfattande förbättringar av cykelinfrastrukturen, och att inrikta sig på ny aktiv och passiv fordonssäkerhetsteknik som skyddar oskyddade trafikanter i synnerhet.
9. Europaparlamentet konstaterar att vissa cyklisters dåliga kännedom om och/eller bristande respekt för trafikreglerna ibland leder till situationer som äventyrar säkerheten både för cyklisterna själva och för andra trafikanter. Parlamentet uppmanar kommissionen att överväga ett förslag för säkrare cykelanvändning, som gör att cyklar på ett harmoniskt sätt kan förenas med andra transportmedel i städerna.
10. Europaparlamentet uppmanar aktörer inom intelligenta transportsystem (ITS) och allmänna transportmedel att vidareutveckla den teknik för fordon som uppmuntrar förare att byta till säkrare transportsätt när de kör in i stadsområden.
11. Europaparlamentet konstaterar att nya transportsätt, som t.ex. elcyklar och andra eldrivna rörlighetshjälpmedel, blir allt populärare. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att omgående granska säkerhetskraven för sådana fordon och att utarbeta förslag för att integrera dessa på ett säkert sätt i vägtransportsystemet, varvid hänsyn ska tas till subsidiaritetsprincipen.
12. Europaparlamentet noterar att utvecklingen och genomförandet av säkerhetssystem bör garantera trafiksäkerheten och att detta kräver en viss anpassningsperiod. Parlamentet uppmanar kommissionen att ge den tid som behövs för att utveckla ett sådant system innan specifik teknisk lagstiftning träder i kraft.
13. Europaparlamentet påminner om att vägmätarbedrägerier fortfarande är ett olöst problem, särskilt på marknaden för begagnade bilar, vilket konstaterats av kommissionen i dess studie om hur marknaden för begagnade bilar fungerar ur ett konsumentperspektiv. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta itu med frågan om manipulering av vägmätare genom effektiva åtgärder och lagstiftning.

Tisdagen den 14 november 2017

14. Europaparlamentet konstaterar att det uppstår fler olyckor ju fler fordon som befinner sig i trafiken. Parlamentet uppmanar därför medlemsstaterna och kommissionen att främja kollektiv och gemensam rörlighet, särskilt i stadsområden, för att minska den cirkulerande flottan, samt åtgärder för att öka andelen cyklar och yrkesmässigt framförda fordon.

15. Europaparlamentet påpekar att den utrustning som är obligatorisk att medföra i ett fordon skiljer sig mellan medlemsstaterna, och uppmanar därför kommissionen att utarbeta en EU-omfattande bindande förteckning över föremål som omfattas av medförandekravet.

16. Europaparlamentet påpekar att EU och dess forskningscentrum bör spela en ledande roll i utvecklingen av autonoma fordon, eftersom de kommer att revolutionera bilindustrin, särskilt i fråga om trafiksäkerhet, där de förväntas rädda tusentals liv varje år samt bidra till digitaliseringen av den inre marknaden.

Förarstödsystem för ökad trafiksäkerhet

17. Europaparlamentet betonar att 92 procent av alla olyckor har den mänskliga faktorn som orsak, eller den mänskliga faktorerna interagerande med fordonet och/eller infrastrukturen, och att installation av förarstödsystem i säkerhetssyfte därför bör vara obligatorisk, dock endast med avseende på sådana förarassistanssystem som enligt vetenskapliga rön avsevärt bidrar till att öka trafiksäkerheten och är kostnadseffektiva och mogna för marknaden. Parlamentet anser vidare att de prishöjningar som följer inte får bli så överdrivna att de potentiella köparna av dessa fordon inte har råd att köpa den, och att förarassistanssystem, som är relevanta för trafiksäkerheten, bör kontrolleras regelbundet.

18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att testa dessa säkerhetsanordningar när den utför kontroller av fordonsmarknaden.

19. Europaparlamentet anser att fördelarna med bättre säkerhetsnormer och utrustning endast kan uppnås om befintliga och framtida bestämmelser genomförs och verkställs på ett effektivt sätt. I detta hänseende efterlyser parlamentet ökad tillsyn på EU-nivå av godkännandemyndigheter och tekniska tjänster inom unionen. Dessutom efterlyser parlamentet ökad och mer oberoende övervakning av fordon som släppts ut på marknaden i hela unionen, för att säkerställa att de också i fortsättningen uppfyller säkerhetskriterierna.

20. Europaparlamentet betonar att när bristande överensstämmelse fastställs bör Europas konsumenter kunna räkna med snabba, lämpliga och samordnade korrigerande åtgärder, inklusive unionsomfattande återkallande av fordon vid behov. Parlamentet anser att de ekonomiska aktörerna bör hållas ansvariga för alla skador som förorsakas ägare av berörda fordon till följd av bristande efterlevnad eller efter ett återkallande.

21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att förbättra säkerhetsnivån för befintliga fordon som används och att stödja utveckling och innovationer som kommer att öka säkerheten för bilar som redan är i bruk genom att gynna och främja eftermontering på fordon med kostnadseffektiva system för trafiksäkerhet som hjälper förarna att reagera bättre i en farlig situation.

22. Europaparlamentet uppmanar tillverkarna och aktörerna att

- (a) göra aktiveringsstatus för varje förarstödsystem tydlig för föraren,
- (b) utrusta avstängningsbara system med en avstängningsmekanism i två steg, som innebär att föraren i ett första skede endast kan stänga av varningssignalen och först i ett andra skede kan inaktivera själva systemet,
- (c) se till att förarstödsystemen återaktiveras vid varje ny uppstart av bilen och
- (d) införa en prispolitik som kommer att uppmantra konsumenterna att välja fordon utrustade med säkerhetssystem och förarassistanssystem.

23. Europaparlamentet betonar att varningarna bör skilja sig från varandra på ett så entydigt sätt att det intuitivt är uppenbart vilket system som påverkas av assistansen och att de dessutom utan problem bör vara märkbara för äldre, för personer med funktionsnedsättningar såsom nedsatt hörsel och syn samt för personer med nedsatt rörlighet. Parlamentet uppmanar därför berörda aktörer att anta lämpliga enhetliga standarder med möjlighet till särskilda lösningar för olika kategorier av förare.

Tisdagen den 14 november 2017

24. Europaparlamentet välkomnar att nästan alla bilar som genomgår det europeiska utvärderingsprogrammet för nya bilar (Euro NCAP) får fem stjärnor och att de flesta biltillverkare framgångsrikt har svarat på utmaningen att möta Euro NCAP:s nya krav. Parlamentet noterar dock att inte alla bilmodeller som säljs i Europa testas av Euro NCAP, och att inte alla modeller av samma typ säljs med samma specifikation, vilket kan vara ottydligt för konsumenterna och därmed skapa för stor tillit till fordonet i förhållande till den köpta modellens faktiska prestanda. Parlamentet påminner därför om vikten av en stark underliggande standard för obligatoriska säkerhetskrav som säkerställer att all nödvändig säkerhetsutrustning finns inom den bilpark som används och säljs i Europeiska unionen.
25. Europaparlamentet anser att Euro NCAP alltid bör återspegla den faktiska säkerheten hos en specifik modell, och anser att det bör vara mer ambitiöst än de lagstadgade minimikraven vid bedömning av säkerheten hos nya bilar och ta hänsyn till uppdaterade lagstadgade minimikrav, för att utvecklingen av bilar som säkerställer höga trafiksäkerhetsstandarder ytterligare ska drivas framåt och för att Europa ska förbli ambitiöst och fungera som en global ledare inom bilsäkerhet.
26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fastställa standarder i överenskommelse med FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece), så att det råder enhetlighet på internationell nivå och så att undantag från obligatorisk installation av förarstödsystem begränsas till ett minimum, för att öka trafiksäkerheten över hela linjen. Parlamentet påpekar dessutom att tillverkarna bör ta fram tydligt informationsmaterial, som hjälper förarna att orientera sig bland olika assistanssystem och deras funktioner.
27. Europaparlamentet efterlyser en harmoniserad europeisk strategi som tar hänsyn till all befintlig internationell och nationell lagstiftning och säkerställer dess komplementaritet.
28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka inblandning av fordon för särskilda ändamål i olyckor i stadstrafik och vid behov stryka befintliga undantag från obligatorisk installation av förarstödsystem.
29. Europaparlamentet påpekar att förarnas utbildning bör omfatta periodisk och kompletterande utbildning i användning av en obligatoriska förarstödmekanismer, med särskild hänsyn till äldre och personer med nedsatt rörlighet. Parlamentet uppmanar trafikskolor att å ena sidan integrera frågor om hur dessa system fungerar i utbildningen och å andra sidan koppla erhållandet av körkort till genomförd professionell praktisk utbildning på väg.
30. Europaparlamentet konstaterar att ekonomiska incitament, till exempel skattebaserade eller försäkringsbaserade sådana, för åtgärder såsom installation av ytterligare förarstödsystem i säkerhetssyfte i nya och begagnade bilar, eller för integrering av dessa i trafikutbildningen, kan underlätta spridningen på marknaden av fordon med avancerade säkerhetsfunktioner. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att överväga att införa sådana mekanismer.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att kräva att marknadsaktörerna möjliggör användning av öppna standarder och gränssnitt, som ytterligare kommer att förbättra driftskompatibiliteten, så att tillgången till relevanta fordons- och systemdata, inbegripet deras uppdateringar, möjliggör oberoende kontroller som kan genomföras av kvalificerade personer, samtidigt som man tar hänsyn till äganderättsligt skyddade data och immateriella rättigheter.
32. Europaparlamentet betonar att ett starkt uppgiftsskydd och uppgiftsbevarande inom ramen för förordning (EU) 2016/679 (den allmänna dataskyddsförordningen) och rätten till skydd för privatliv och av personuppgifter bör beaktas samt hög IT-säkerhet garanteras, så att nya olycksrisker genom fjärrstyrning av fordonssystem eller kompatibilitetskonflikter utesluts. Parlamentet rekommenderar att principen om äganderätt till uppgifter undersöks.
33. Europaparlamentet betonar vikten av att använda tillförlitliga uppgifter om tid och position från satellitbaserade positionssystem och att tillämpa Egnos/GNSS-systemet på trafikaktiv säkerhet. Parlamentet efterlyser fler ansträngningar för att uppnå en trafikaktiv säkerhetsnoggrannhet för Egnos/GNSS på mindre än en meter, för att kunna övergå från systemets förmåga att minska fordonets hastighet till systemets förmåga att automatiskt ingripa och ändra fordonets kurs. Parlamentet efterlyser främjande av ökad trafiksäkerhet genom att integrera Egnos/GNSS-data med inbyggda kontrollsystem.

Tisdagen den 14 november 2017

Olycksförebyggande säkerhetsåtgärder

34. Europaparlamentet välkomnar att nödbromsassistans redan är obligatoriskt sedan november 2015 för alla nya lastbilar och bussar i EU, men uppmanar kommissionen att se till att det blir obligatoriskt att installera nödbromsassistans som kan upptäcka fotgängare, cyklister, lätta tvåhjuliga fordon och motorcyklister, i bilar, i lätta nyttofordon, i bussar, i personvagnar, och i synnerhet i tunga lastbilar, då denna utrustning har stor potential att kunna förebygga trafikolyckor tack vare en självstyrande kraftig inbromsning som ger en kortare bromssträcka.

35. Europaparlamentet efterlyser en säkrare frontkonstruktion för tunga lastbilar, som ger bättre uppsikt över fotgängare, cyklister och hinder, för att undvika kollisioner och mildra konsekvenserna av kollisioner.

36. Europaparlamentet efterlyser obligatorisk installation av överstyrbara smarta stödsystem som visar högsta tillåtna hastighet, stoppskyltar och trafikljus, och som ingriper för att hjälpa förare att hålla sig inom hastighetsbegränsningarna. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att vägmärken hålls i mycket gott skick och att vägmarkeringar och vägs skyltar är tydliga. Parlamentet betonar att för att detta smarta stödsystem ska fungera korrekt är det nödvändigt att ha uppdaterade online-väggkartor med aktuella hastighetsbegränsningar.

37. Europaparlamentet betonar att bilars retardation tydligare måste signaleras till andra trafikanter genom entydiga fordonsspecifika optiska larm för att förbättra trafiksäkerheten, och förväntar sig obligatorisk användning av nödbromsindikering i form av blinkande bromsbelysning eller blinkande varningsbelysning.

38. Europaparlamentet betonar att överstyrbara system för filhållning, som inte bara varnar, utan också aktivt griper in, utan att föraren hindras från direkt manövrering, bör bli obligatoriska, med tanke på deras relevans för trafiksäkerheten. Parlamentet noterar att för användning av detta varningssystem är det nödvändigt att vägmarkeringar hålls i så pass gott skick att de tydligt kan urskiljas.

39. Europaparlamentet framhäver att en ökning av det direkta synfältet i lastbilar och bussar samt minimering eller eliminering av döda vinklar är avgörande för att öka trafiksäkerheten för dessa fordon. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att kräva ambitiösa och differentierade standarder för direkt sikt och att göra det obligatoriskt att installera front-, sid-, och backkameror, sensorer och svängningsassistans, samtidigt som dessa åtgärder bör överensstämma med direktiv (EU) 2015/719 och inte leda till en fördröjning av de tidsfrister för genomförande som fastställs i detta.

40. Europaparlamentet betonar behovet av att skapa förutsättningar för installation av alkolås och system för att upptäcka om förare är distraherade eller trötta, och uppmanar till användning av alkolås för yrkesförare och för förare som har orsakat trafikolyckor under påverkan av alkohol och som följaktligen har dömts för rattfylleri, som en rehabiliteringsåtgärd.

41. Europaparlamentet konstaterar att lastbilar är inblandade i 15 % av dödsolyckorna i trafiken, och att omkring 1 000 oskyddade trafikanter dör i olyckor med koppling till lastbilar varje år. Parlamentet uppmanar kommissionen att påskynda det obligatoriska införandet för lastbilar av ambitiösa differentierade standarder för direkt sikt, smarta farthållare och automatiska nödbromssystem med teknik för upptäckt av cyklister och fotgängare.

Säkerhetsåtgärder för lindrigare följder av olyckor

42. Europaparlamentet påpekar att lufttrycket i däcken är betydande för trafiksäkerheten, bränsleförbrukningen och utsläppen, och uppmanar därför kommissionen att föreskriva obligatoriska däcktrycksövervakningssystem. Parlamentet uppmanar kommissionen att införliva de ändringar av systemen för däcktrycksövervakning som antagits av Unece, och som syftar till att ge resultat vid faktiska förhållanden, i unionsrätten.

43. Europaparlamentet anser att obligatorisk installation av intelligenta system för bältespåminnelse ska gälla alla framsäten för alla fordon och baksäten för M1- och N1-fordon.

Tisdagen den 14 november 2017

44. Europaparlamentet anser att det är viktigt att göra det obligatoriskt att installera automatiska system för säkerhetsbältesjustering för att undvika nackskador.
45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att från och med 2019 utöka obligatorisk installation av eCall till motorcyklar, tunga motorfordon och bussar samt att även göra det möjligt att utrusta fordon med detta system i efterhand, i syfte att maximera antalet fordon som använder systemet.
46. Europaparlamentet efterlyser korrekt, väl underbyggd, EU-omfattande olycksstatistik, som även innehåller statistik över olycksorsaker, exponeringsdata samt en förteckning över kroppsskador och olycksoffer, och påpekar att en EDR-box (svart låda) kan vara särskilt användbar, samtidigt som alla uppgifter måste förbli anonyma och endast får användas inom forskning om olyckor.
47. Europaparlamentet kräver EU-omfattande insamling av uppgifter om döda och skadade i fordon, där orsaken inte är en kollision. Parlamentet konstaterar att det inte finns några befintliga uppgifter om offer för värmeslag i fordon.
48. Europaparlamentet efterlyser bättre brandsäkerhetsregler för bussar och bussar med olika typer av kraft, inklusive CNG-drivna bussar, för att maximera skyddet av passagerarnas säkerhet.
49. Europaparlamentet påpekar att ett ombyggt underkörningsskydd hos tunga lastbilar skulle kunna minska dödsolyckorna vid frontalkollisioner mellan bilar och tunga lastbilar med 20 %. Parlamentet uppmanar kommissionen att kräva förbättrade energiabsorberande underkörningsskydd för alla nya tunga lastbilar.
50. Europaparlamentet efterlyser obligatoriska frontal-, sido- och bakvagnskrocktester för
- (a) terrängfordon (SUV) med högre sitsposition och en högsta tillåtna vikt över 2 500 kg, och
 - (b) eldrivna bilar och bilar med andra nya framdrivningstekniker.
51. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppdatera testkraven för passiva säkerhetssystem för motorfordon i syfte att inkludera skydd av alla oskyddade trafikanter vid kollisioner med fordonets front och bakre del, inbegripet både fotgängare och cyklister.
52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att marknaden kommer att ha tillräcklig och realistisk tid att anpassa sig till dessa åtgärder.
53. Europaparlamentet understryker att direktiv (EU) 2015/719 om vikter och dimensioner för tunga lastbilar har stor potential att förbättra lastbilssäkerheten. Parlamentet uppmanar kommissionen att påskynda arbetet med detta direktiv och lägga fram sin bedömning utan dröjsmål.

o

o o

54. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen samt medlemsstaternas regeringar och parlament.
-