

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P8_TA(2017)0423

Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie ratowania życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE (2017/2085(INI))

(2018/C 356/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie Komisji w sprawie ratowania życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE – sprawozdanie z monitorowania i oceny zaawansowanych elementów bezpieczeństwa pojazdów, ich opłacalności i wykonalności do celów przeprowadzenia przeglądu rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi (COM(2016)0787) oraz dokument roboczy służb Komisji (SWD(2016)0431),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE ⁽³⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego ⁽⁴⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym ⁽⁵⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1.

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 maja 2017 r. w sprawie transportu drogowego w Unii Europejskiej ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 3 lipca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażeniom ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu ⁽⁶⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” (COM(2016)0766),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010)0389),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” (COM(2012)0636),
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji zatytułowane „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”, sporządzone przez Transport Research Laboratory i opublikowane dnia 26 marca 2015 r.,
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji dotyczący wdrożenia celu nr 6 kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Europejskiej na lata 2011–2020 – etap pierwszy strategii zapobiegania obrażeniom (SWD(2013)0094),
- uwzględniając konkluzje Rady z dnia 8 czerwca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valletty z marca 2017 r.,
- uwzględniając pakiet „Europa w ruchu” opublikowany przez Komisję w dniu 31 maja 2017 r., który obejmuje osiem inicjatyw ustawodawczych ze szczególnym naciskiem na transport drogowy,
- uwzględniając rezolucję Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 70/260 z dnia 15 kwietnia 2016 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie,
- uwzględniając art. 52 Regulaminu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77.

⁽²⁾ Dz.U. C 316 z 22.9.2017, s. 155.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0228.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 75 z 26.2.2016, s. 49.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 54.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A8-0330/2017),
- A. mając na uwadze, że co roku na drogach Europy ok. 25 500 osób traci życie, a ok. 135 000 zostaje ciężko rannych, w związku z czym potrzebnym jest więcej skuteczniejszych działań, we współpracy z państwami członkowskimi, tak aby osiągnąć cel inicjatywy „Wizja Zero”;
- B. mając na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy od trzech czynników, tj. pojazd, infrastruktura i zachowanie kierowców, a zatem we wszystkich trzech obszarach konieczne są środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy też podjąć skuteczne działania w dziedzinie czynnego i biernego bezpieczeństwa pojazdów;
- C. mając na uwadze, że średni wiek samochodów osobowych, lekkich pojazdów dostawczych oraz samochodów ciężarowych w Unii Europejskiej stale rośnie i przekracza obecnie 10 lat; mając na uwadze, że wiek pojazdu ma bezpośrednie przełożenie na skutki i obrażenia odniesione w wyniku wypadku drogowego;
- D. mając na uwadze, że systemy wspomagania kierowcy zwiększają bezpieczeństwo pojazdów, a ponadto umożliwiają bezpieczne i aktywne uczestnictwo osób o ograniczonej mobilności i osób starszych w ruchu drogowym;
- E. mając na uwadze, że systemy inteligentnego kierowania ograniczają zatory drogowe, ostrzegają kierowcę przed niebezpieczeństwami na drodze i przyczyniają się do ograniczenia ryzyka wystąpienia sytuacji, które mogą doprowadzić do wypadku;
- F. mając na uwadze, że przejście na pojazdy całkowicie autonomiczne postępuje szybko, a bezpieczeństwo ruchu drogowego w ogóle zalicza się do kwestii wymagających podjęcia pilnych działań, w związku z czym przegląd rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego musi zostać przedstawiony przez Komisję najpóźniej do pierwszego kwartału 2018 r.; mając na uwadze, że wszelkie opóźnienia będą niedopuszczalne bez względu na okoliczności;
- G. mając na uwadze, że skoro 38 % wszystkich wypadków śmiertelnych zdarza się na obszarach miejskich, często z udziałem niechronionych użytkowników dróg, państwa członkowskie powinny brać pod uwagę w planowaniu ruchu na obszarach miejskich niechronionych użytkowników dróg, poprawiając ich traktowanie w odniesieniu do środków transportu, takich jak samochody i autobusy; mając na uwadze, że Komisja powinna przedstawić przegląd rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych;
- H. mając na uwadze, że istnieje wyraźne powiązanie między bezpieczeństwem ruchu drogowego a warunkami pracy zawodowych użytkowników dróg;

Wymogi ogólne

1. podkreśla, że państwa członkowskie powinny prowadzić skuteczne i regularne kontrole kierowców na drogach, ponieważ główne przyczyny wypadków wciąż, podobnie jak w przeszłości, obejmują nadmierną prędkość, prędkość niedostosowaną do warunków jazdy, nieuwagę, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków oraz nadmierne zmęczenie, i dlatego apeluje:
 - a) do Komisji o określenie wielkości procentowej podlegających kontroli pojazdów kategorii M1 i N1;
 - b) do Komisji o wprowadzenie surowszych kontroli prawidłowego wdrażania obowiązkowych ograniczeń czasu pracy i wypoczynku kierowców, którzy są zawodowymi użytkownikami dróg;
 - c) do państw członkowskich o zagwarantowanie zwiększonej wymiany najlepszych praktyk, przede wszystkim w odniesieniu do inteligentnych strategii egzekwowania prawa, oraz o wprowadzenie kar odstraszących przestępców;
2. zwraca uwagę, że każdego roku spożycie alkoholu jest przyczyną ok. 25 % wszystkich wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi w UE; dlatego zachęca Komisję do dokonania oceny możliwej wartości dodanej wynikającej z ujednoczenia w całej UE maksymalnego dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi na poziomie 0,0 % dla początkujących kierowców przez pierwsze dwa lata i dla zawodowych kierowców oraz pozytywnie ocenia politykę zerowej tolerancji dla kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu w niektórych państwach członkowskich;

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

3. mając na uwadze oświadczenie z Valletty w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wydane przez prezydentkę maltańską w dniu 29 marca 2017 r., wzywa Komisję do uwzględnienia w nowej strategii bezpieczeństwa drogowego na lata 2020–2030 nowych celów dotyczących zmniejszenia o połowę liczby przypadków poważnych obrażeń na drogach w UE;
4. wzywa państwa członkowskie do znaczącej poprawy stanu infrastruktury drogowej przez regularną i skuteczną obsługę techniczną, w tym znaków drogowych i systemów sygnalizacyjnych, oraz stosowne usprawnienia w celu uporania się z natężeniem ruchu, a także do wprowadzenia innowacyjnych środków zapewniających pełną funkcjonalność systemów wspomagania kierowcy i zwiększających interoperacyjność takich systemów, prowadząc do stworzenia tzw. inteligentnej infrastruktury; wzywa Komisję do ustanowienia mechanizmu, który pozwoli zagwarantować utrzymanie odpowiedniego stanu europejskiej infrastruktury drogowej;
5. zauważa, że rozwiązania infrastrukturalne (np. niektóre rodzaje barierek bezpieczeństwa lub niektóre rodzaje spowalniaczy) powodują lub potęgują niektóre wypadki, zwłaszcza z udziałem dwukołowych pojazdów silnikowych; zachęca zatem Komisję, by przedstawiła propozycję wszelkich możliwych środków normalizacyjnych, które umożliwiłyby skorygowanie tych niedoskonałości;
6. zauważa, że wielu kierowców nie wie o konieczności tworzenia korytarza dla pojazdów uprzywilejowanych na autostradach i nie umie tego robić, w związku z czym wzywa Komisję do określenia wspólnych norm tworzenia takich korytarzy i do przeprowadzenia europejskiej kampanii uświadamiającej;
7. zauważa, że w przypadku pieszych i rowerzystów niemal połowa wszystkich ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych to osoby w wieku powyżej 65 lat oraz że wypadki drogowe są najczęstszą przyczyną śmierci wśród młodych ludzi; wzywa zatem państwa członkowskie do umożliwienia osobom starszym i młodym kierowcom bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym przez opracowanie programów zapobiegania typowym dla wieku zagrożeniom wypadkami;
8. zauważa, że w 51 % przypadków ofiarami śmiertelnych wypadków drogowych na obszarach miast są piesi i rowerzyści, i dlatego zachęca miasta do włączenia do planów mobilności celów związanych ze zmniejszeniem liczby wypadków na drogach i w ruchu drogowym; wzywa też państwa członkowskie do większego uwzględnienia niechronionych użytkowników dróg przez podjęcie działań w stosunku do miejsc, w których najczęściej dochodzi do wypadków, oraz przez budowę i utrzymanie bezpieczniejszej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów lub rozbudowę i modernizację istniejącej infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu lepszego oznakowania; wzywa Komisję również do podjęcia dalszych działań na szczeblu UE, niezależnie od dostępności istniejących systemów finansowania, aby ułatwić powszechną modernizację infrastruktury rowerowej oraz wprowadzić nowe technologie czynnego i biernego bezpieczeństwa pojazdów służące ochronie przede wszystkim niechronionych użytkowników dróg;
9. zwraca uwagę, że niezajomość lub nieprzestrzeganie przepisów kodeksu ruchu drogowego przez niektórych rowerzystów prowadzi niekiedy do sytuacji zagrażających bezpieczeństwu samych rowerzystów i pozostałych użytkowników dróg publicznych; wzywa Komisję, by rozważyła opracowanie wniosku umożliwiającego bezpieczniejszą jazdę na rowerze i harmonijne korzystanie przez rowerzystów z pozostałych środków transportu miejskiego;
10. zachęca operatorów inteligentnych systemów transportowych i transportu publicznego do dalszego rozwijania takich technologii stosowanych w pojazdach, które zachęcają kierowców do korzystania z bezpieczniejszych rodzajów transportu na obszarach miejskich;
11. zauważa, że nowe środki transportu, takie jak rowery elektryczne i inne elektryczne urządzenia wspomagające poruszanie się, stają się coraz popularniejsze; w związku z tym wzywa Komisję do niezwłocznego sprawdzenia specjalnych wymogów bezpieczeństwa związanych z takimi pojazdami oraz do przedstawienia propozycji dotyczących ich bezpiecznego zintegrowania z transportem drogowym przy należytych uwzględnieniu zasady pomocniczości;
12. zwraca uwagę, że opracowanie i wdrożenie systemów bezpieczeństwa powinno gwarantować bezpieczeństwo drogowe oraz że proces ten będzie w związku z tym wymagał pewnego okresu dostosowawczego; wzywa zatem Komisję do uwzględnienia czasu niezbędnego do ich opracowania przed wdrożeniem specjalnych przepisów technicznych;
13. przypomina, że oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu wciąż stanowią nierozwiązany problem, zwłaszcza na rynku pojazdów używanych, na co zwróciła uwagę Komisja w badaniu na temat funkcjonowania rynku samochodów używanych z perspektywy konsumentów; wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozwiązania problemu manipulowania wskazaniami liczników lub ingerowania w ich stan przez wprowadzenie skutecznych środków i przepisów;

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

14. zwraca uwagę, że im więcej pojazdów porusza się po drogach, tym większe jest prawdopodobieństwo, że będzie dochodzić do wypadków; dlatego wzywa państwa członkowskie i Komisję do promowania środków transportu dzielonego i zbiorowego, zwłaszcza na obszarach miejskich, aby ograniczyć liczbę pojazdów w ruchu, i do promowania środków służących zwiększeniu odsetka rowerów i pojazdów prowadzonych przez zawodowych kierowców;

15. zwraca uwagę, że występują różnice między państwami członkowskimi, jeśli chodzi o obowiązkowe wyposażenie pojazdów, dlatego wzywa Komisję do opracowania wykazu przedmiotów objętych zakresem obowiązkowego wyposażenia, który będzie wiążący w całej Unii;

16. uważa, że UE i jej ośrodki badawcze powinny odegrać wiodącą rolę w procesie rozwijania pojazdów autonomicznych, ponieważ zrewolucjonizują one sektor motoryzacyjny, szczególnie jeśli chodzi o bezpieczeństwo pojazdów, gdyż pod tym względem zgodnie z założeniami pojazdy te umożliwią ratowanie co roku tysięcy istnień ludzkich i przyczynią się do digitalizacji rynku wewnętrznego;

Systemy wspomagania kierowcy zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego

17. podkreśla, że ok. 92 % wszystkich wypadków wynika z winy człowieka lub z połączenia błędu człowieka i stanu pojazdu lub infrastruktury, i dlatego obowiązkowe powinno być montowanie tylko tych systemów wspomagania kierowcy, które znacząco zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego w oparciu o dowody naukowe, charakteryzują się opłacalnością i są gotowe do wprowadzenia na rynek; uważa, że dodatkowo rosnące w związku z tym ceny zakupu nie powinny być na tyle wygórowane, że zamierzeni odbiorcy takich pojazdów nie mogą sobie pozwolić na ich zakup oraz że systemy wspomagania kierowcy, które mają znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinny być regularnie sprawdzane;

18. wzywa Komisję do testowania wspomnianych wyżej urządzeń poprawiających bezpieczeństwo w ramach nadzoru rynku pojazdów;

19. uważa, że korzyści płynące z poprawy standardów i wyposażenia bezpieczeństwa można osiągnąć jedynie dzięki skutecznemu wdrażaniu i egzekwowaniu obowiązujących i przyszłych przepisów; w związku z tym wzywa do zwiększenia na poziomie europejskim nadzoru nad organami udzielającymi homologacji typu oraz służbami technicznymi w Unii; ponadto apeluje o zwiększenie oraz dalsze uniezależnienie nadzoru pojazdów na drogach w całej Unii po wprowadzeniu do obrotu w celu zagwarantowania, że będą one nadal spełniać kryteria bezpieczeństwa;

20. podkreśla, że w przypadku stwierdzenia niezgodności konsumenci europejscy powinni móc liczyć na szybkie, odpowiednie i skoordynowane środki naprawcze, w tym w razie potrzeby wycofanie danych pojazdów w całej Unii; uważa, że przedsiębiorcy powinni ponosić odpowiedzialność za wszelkie szkody ponoszone przez właścicieli pojazdów w wyniku niezgodności lub wycofania pojazdów;

21. wzywa Komisję i państwa członkowskie do poprawy poziomu bezpieczeństwa użytkowanych pojazdów oraz do wspierania zmian i innowacji, które zwiększą bezpieczeństwo już użytkowanych samochodów, przez stymulowanie i promowanie wyposażania pojazdów w opłacalne dodatkowe systemy bezpieczeństwa ruchu drogowego ułatwiające kierowcom szybsze reagowanie w niebezpiecznej sytuacji;

22. wzywa producentów i operatorów do:

a) zapewnienia, by stan aktywacji każdego z systemów wspomagania kierowcy był rozpoznawalny dla kierowcy;

b) wprowadzenia dwustopniowego mechanizmu wyłączania w przypadku systemów wyłączalnych, gdzie kierowca może najpierw wyłączyć tylko sygnał ostrzegawczy, a dopiero w drugim kroku dezaktywować sam system;

c) zadbania o to, by po każdym ponownym uruchomieniu pojazdu przywracany był aktywny stan systemu wspomagania kierowcy; oraz

d) prowadzenia polityki cenowej zachęcającej konsumentów do wyboru pojazdów wyposażonych w systemy bezpieczeństwa i systemy wspomagania kierowcy;

23. podkreśla, że ewidentne ostrzeżenia powinny różnić się na tyle wyraźnie, by było intuicyjnie jasne, do którego systemu odnosi się wspomaganie, oraz że ostrzeżenia powinny poza tym być zrozumiałe bez problemów również dla osób starszych, osób niepełnosprawnych, w tym z wadą słuchu lub wzroku, oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się; wzywa w związku z tym zainteresowane strony do wyznaczenia odpowiednich jednolitych norm z możliwością przyjęcia przez operatorów konkretnych rozwiązań;

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

24. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że niemal wszystkie samochody poddane badaniom w ramach Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów dla konsumentów (Euro NCAP) uzyskały pięć gwiazdek oraz że większość producentów samochodów sprostała wyzwaniu związanemu ze spełnieniem nowych wymogów Euro NCAP; zauważa jednak, że nie wszystkie modele samochodów sprzedawanych w Europie są badane w ramach Euro NCAP i nie wszystkie pojazdy tego samego typu są sprzedawane z tą samą specyfikacją, co może powodować brak jasności dla konsumentów i tym samym stwarzać poziom zaufania do pojazdu, który jest nieuzasadniony w stosunku do rzeczywistych osiągnięć nabytego modelu; przypomina w związku z tym o znaczeniu silnego podstawowego standardu obowiązkowych wymogów bezpieczeństwa, dzięki którym wszelkie niezbędne wyposażenie bezpieczeństwa jest instalowane w całej flocie używanej i sprzedawanej w UE;

25. jest zdania, że program Euro NCAP powinien zawsze odzwierciedlać faktyczny poziom bezpieczeństwa konkretnego modelu samochodu, i zachęca do zwiększenia stopnia ambitności programu pod względem oceny bezpieczeństwa nowych pojazdów w odniesieniu do minimalnych regulacji ustawowych, w celu dalszego wspierania rozwoju pojazdów gwarantujących wysokie standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dopilnowania, by Europa nadal działała ambitnie jako światowy lider w dziedzinie bezpieczeństwa samochodów;

26. wzywa Komisję do ujednoczenia standardów w porozumieniu z Europejską Komisją Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), tak aby na płaszczyźnie międzynarodowej panowała spójność, a jednocześnie aby zostały ograniczone do minimum odstępstwa od obowiązku montażu systemów wspomaganie kierowcy, w celu zwiększenia na szeroką skalę bezpieczeństwa ruchu drogowego; zauważa, że producenci powinni stworzyć przejrzyste materiały informacyjne, które pomogą kierowcom w zapoznaniu się z poszczególnymi systemami wspomaganie i z ich działaniem;

27. apeluje o zharmonizowane, ogólruropejskie podejście, które uwzględni wszystkie przepisy obowiązujące na szczeblu międzynarodowym i krajowym oraz zapewnia ich komplementarność;

28. wzywa Komisję, by zbadała udział pojazdów specjalnego przeznaczenia w wypadkach na obszarze miast i w razie potrzeby unieważniła istniejące odstępstwa od obowiązku montażu systemów wspomaganie kierowcy;

29. podkreśla, że kursy dla kierowców powinny obejmować okresowe i dodatkowe szkolenia z użytkowania obowiązkowych mechanizmów wspomaganie kierowcy, przy czym szczególną uwagę należy zwrócić na osoby starsze i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się; wzywa szkoły nauki jazdy, aby z jednej strony włączały kwestie dotyczące obsługi tych systemów do swoich programów szkolenia, a z drugiej strony połączyły uzyskanie prawa jazdy z odbyciem profesjonalnego i praktycznego szkolenia na drodze;

30. zauważa, że zachęty finansowe, na przykład podatkowe lub ubezpieczeniowe, w przypadku działań takich jak montaż dodatkowych, zwiększających bezpieczeństwo systemów wspomaganie kierowcy w samochodach nowych i używanych lub włączenie tego zagadnienia do programu szkolenia kierowców, mogą ułatwić rozpowszechnienie na rynku pojazdów o zaawansowanych cechach w zakresie bezpieczeństwa; wzywa państwa członkowskie do rozważenia wprowadzenia takich mechanizmów;

31. apeluje do Komisji o nałożenie na uczestników rynku wymogu zapewnienia stosowania otwartych standardów i interfejsów, które pozwolą dodatkowo zwiększyć interoperacyjność, tak aby można było prowadzić niezależne testy poprzez dostęp do istotnych danych dotyczących pojazdów i systemów wraz z ich aktualizacjami oraz by testy te mógł przeprowadzać każdy wykwalifikowany specjalista przy poszanowaniu własności danych i własności intelektualnej;

32. podkreśla, że należy zapewnić wysoki poziom ochrony i zatrzymywania danych wymagany zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) oraz z prawem do ochrony prywatności i danych osobowych, a także zachować wysoki poziom bezpieczeństwa informatycznego, tak że wykluczone zostanie nowe ryzyko wypadku na skutek zdalnej manipulacji przy systemach pokładowych lub konfliktów związanych z kompatybilnością; zaleca analizę zasad własności danych;

33. podkreśla znaczenie wykorzystania wiarygodnych informacji o pozycji i czasie pochodzących z satelitarnych systemów pozycjonowania oraz znaczenie stosowania systemu EGNOS/GNSS w zakresie bezpieczeństwa czynnego na drodze; wzywa do zwiększenia wysiłków na rzecz osiągnięcia dokładności systemu EGNOS/GNSS w zakresie bezpieczeństwa czynnego na drodze na poziomie poniżej jednego metra w celu zmiany zdolności systemu do ograniczenia prędkości pojazdu na zdolność systemu do automatycznej ingerencji w jazdę i zmiany toru jazdy; wzywa do działań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa drogowego poprzez zintegrowanie danych pochodzących z EGNOS/GNSS z pokładowymi systemami kontroli;

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

Środki bezpieczeństwa służące zapobieganiu wypadkom

34. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że od listopada 2015 r. hamowanie awaryjne jest już obowiązkowe we wszystkich nowych samochodach ciężarowych i autobusach w UE, ale wzywa Komisję do wprowadzenia obowiązku instalowania w samochodach osobowych, lekkich pojazdach dostawczych, autobusach, autokarach oraz w szczególności w pojazdach ciężarowych systemów automatycznego hamowania awaryjnego rozpoznających pieszych, rowerzystów, lekkie dwukołowe pojazdy silnikowe i motocyklistów, ponieważ mają one duży potencjał w zakresie zapobiegania wypadkom drogowym poprzez autonomiczne i intensywne hamowanie, co powoduje skrócenie drogi hamowania;

35. apeluje o projektowanie bezpieczniejszych przodków pojazdów ciężarowych, które umożliwiają lepszą widoczność zarówno pieszych i rowerzystów, jak i przeszkód, pozwalając unikać zderzeń i łagodząc ich skutki;

36. domaga się wprowadzenia obowiązku montażu możliwych do przesterowania inteligentnych systemów wspomaganie jazdy z dozwoloną prędkością, które wskazują ograniczenia prędkości, znaki stop i światła oraz interweniują, aby pomóc kierowcy utrzymać dozwoloną prędkość; wzywa państwa członkowskie do zadbania o niebudzący zastrzeżeń stan znaków drogowych z dobrze czytelnym oznakowaniem poziomym i pionowym dróg; podkreśla, że właściwe działanie inteligentnych systemów wspomagających wymaga dostępu do aktualizowanych internetowych map drogowych z danymi na temat bieżących ograniczeń prędkości;

37. podkreśla, że w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zwalnianie pojazdów musi być w zwiększonym stopniu sygnalizowane innym użytkownikom drogi przez jednoznaczne sygnały świetlne pojazdów, i oczekuje wprowadzenia obowiązku stosowania sygnalizacji hamowania awaryjnego w formie migającego światła stopu lub migających świateł awaryjnych;

38. podkreśla, że z uwagi na znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego obowiązkowy powinien być montaż możliwego do przesterowania systemu utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, który nie tylko ostrzega, lecz również aktywnie ingeruje w jazdę, nie uniemożliwiając jednak kierowcy bezpośredniego działania; odnotowuje, że używanie takiego systemu ostrzegania wiąże się z koniecznością utrzymania oznaczeń drogowych w stanie zapewniającym ich łatwe rozpoznawanie;

39. podkreśla, że zwiększenie bezpośredniej widoczności z kabiny kierowcy w przypadku samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów oraz zmniejszenie lub wyeliminowanie martwych pól mają kluczowe znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu tych pojazdów; wzywa zatem Komisję do wprowadzenia ambitnych i zróżnicowanych norm dotyczących bezpośredniej widoczności oraz obowiązku instalowania kamer przednich, bocznych i tylnych, czujników i asystentów skrętu, przy czym związane z tym środki powinny być zgodne z dyrektywą (UE) 2015/719 i nie powinny prowadzić do przesunięcia wyznaczonych w niej terminów transpozycji;

40. podkreśla, że należy zapewnić warunki niezbędne do instalowania blokad alkoholowych i systemów wykrywania braku koncentracji i senności kierowcy, a także nalega na stosowanie blokad alkoholowych w przypadku zawodowych kierowców i, jako środek rehabilitacyjny, kierowców, którzy spowodowali wypadek w ruchu drogowym pod wpływem alkoholu i w związku z tym zostali skazani za jazdę pod wpływem alkoholu;

41. zauważa, że samochody ciężarowe odpowiadają za 15 % ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, a liczba szczególnie narażonych użytkowników dróg, którzy ponoszą śmierć w wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych, wynosi około 1 000 rocznie; wzywa zatem Komisję do przyspieszenia obowiązkowego wprowadzenia dla samochodów ciężarowych ambitnych zróżnicowanych norm dotyczących bezpośredniej widoczności z kabiny kierowcy, inteligentnego dostosowania prędkości i automatycznych systemów hamowania awaryjnego z funkcją wykrywania rowerzystów i pieszych w odniesieniu do pojazdów ciężarowych;

Środki bezpieczeństwa służące ograniczeniu skutków wypadków

42. zauważa, że ciśnienie w oponach ma poważne konsekwencje pod względem bezpieczeństwa drogowego i zużycia paliwa, a także emisji; w związku z tym wzywa Komisję do wprowadzenia obowiązku instalowania bezpośrednich systemów monitorowania ciśnienia w oponach; apeluje też do Komisji o transpozycję do prawa UE poprawek dotyczących systemów monitorowania ciśnienia w oponach, uzgodnionych na forum EKG ONZ, których celem jest stosowanie tych systemów w rzeczywistych warunkach;

43. uważa, że konieczne jest wprowadzenie obowiązku montażu inteligentnego systemu przypominania o zapięciu pasów bezpieczeństwa na wszystkich przednich siedzeniach we wszystkich pojazdach oraz na tylnych siedzeniach w pojazdach kategorii M1 i N1;

Wtorek, 14 listopada 2017 r.

44. uważa za istotne wprowadzenie obowiązku montowania automatycznych systemów regulacji pasów bezpieczeństwa w celu uniknięcia urazów szyi;
45. wzywa Komisję, by od 2019 r. rozszerzyła obowiązek montażu systemu „eCall” na motocykle, pojazdy ciężarowe i autobusy oraz udostępniła ten system również na potrzeby modernizacji wyposażenia, tak aby objąć nim jak najwięcej pojazdów drogowych;
46. domaga się dokładnej i ugruntowanej statystyki wypadków w UE, łącznie ze statystyką przyczyn wypadków, danymi dotyczącymi narażenia, wykazem obrażeń i uczestników wypadków, oraz zauważa, że rejestr danych dotyczących zdarzeń może być tutaj szczególnie pomocny, przy czym dane muszą pozostać anonimowe, a ich analiza powinna być wykorzystywana wyłącznie do badania wypadków;
47. domaga się gromadzenia w całej Unii danych dotyczących osób, które zmarły lub odniosły obrażenia w pojazdach z przyczyn innych niż wypadki; zauważa, że nie są dostępne dane dotyczące ofiar udaru cieplnego doznanego w pojeździe;
48. apeluje o lepsze przepisy w zakresie bezpieczeństwa autobusów i autokarów zasilanych różnymi rodzajami paliwa, w tym autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), aby zapewnić maksymalną ochronę pasażerów;
49. zauważa, że zmieniona konstrukcja urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod przód pojazdu w pojazdach ciężarowych mogłaby przyczynić się do zmniejszenia o 20 % liczby ofiar śmiertelnych w czołowych zderzeniach samochodów osobowych i ciężarowych; wzywa Komisję do wprowadzenia obowiązku stosowania we wszystkich nowych pojazdach ciężarowych urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, które mają lepsze parametry pod względem pochłaniania energii;
50. domaga się obowiązkowych testów zderzeniowych przednich, bocznych i tylnych dla:
- a) pojazdów terenowych (SUV) o podwyższonej pozycji siedzeń i maksymalnej masie powyżej 2 500 kg oraz
 - b) pojazdów z napędem elektrycznym i innymi nowymi technologiami napędowymi;
51. wzywa Komisję do aktualizacji również wymogów związanych z testowaniem systemów bezpieczeństwa biernego w pojazdach silnikowych, tak aby uwzględnić ochronę wszystkich szczególnie narażonych użytkowników dróg w zderzeniach czołowych i tylnych z udziałem nie tylko pieszych, ale i rowerzystów;
52. wzywa Komisję do zapewnienia rynkowi wystarczającego i realistycznego czasu na dostosowanie się do tych środków;
53. podkreśla, że dyrektywa (UE) 2015/719 w sprawie wymiarów i obciążeń pojazdów ciężarowych stwarza duże możliwości w zakresie poprawy bezpieczeństwa pojazdów ciężarowych; wzywa Komisję do przyspieszenia prac nad tą dyrektywą i przedstawienia jej oceny bez zbędnej zwłoki;

o

o o

54. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządóm i parlamentom państw członkowskich.
-