



Dokument ze zasedání

A8-0330/2017

23.10.2017

ZPRÁVA

na téma „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“
(2017/2085(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Dieter-Lebrecht Koch

Zpravodaj pro stanovisko (*):
Daniel Dalton, Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU.....	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	13
STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ	15
INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU.....	20
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO	21

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

na téma „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“
(2017/2085(INI))

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 bezpečnosti¹,
- 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/ES²,
- 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/ES³,
- 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 provozu⁴,
- 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 provoz⁵,
- 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,
- s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě⁶,

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.

⁶ Přijaté texty, P8_TA(2015)0310.

- s ohledem na své usnesení ze dne 18. května 2017 o silniční dopravě v Evropské unii¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 3. července 2013 o bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti zraněním²,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020³,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁴,
- 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 31. 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,

¹ Přijaté texty, P8_TA(2017)0228.

² Úř. věst. C 75, 26.2.2016, s. 49.

³ Úř. věst. C 56E, 26.2.2013, s. 54.

⁴ Úř. věst. C 168E, 14.6.2013, s. 72.

- s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - 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;
 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 usmrcených 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 rozsáhlá 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;
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 přinášejí 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 deaktivční 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;

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 prodávaných 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 prodávaný 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 ovládním 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;

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 výsledně kratší brzdné 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 případě 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;
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.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Stanoveného cíle snížit do roku 2020 počet obětí silničních nehod na polovinu a do roku 2050 dosáhnout nulové úmrtnosti při dopravních nehodách v Evropě se ještě zdaleka nepodařilo dosáhnout. Jdeme však správnou cestou. Evropské silnice se nejen staly bezpečnějšími, ale již dávno patří k nejbezpečnějším na světě! Přesto na evropských silnicích každoročně umírá zhruba 25 500 osob a přibližně 135 000 osob je vážně zraněno.

Vzhledem k tomu, že bezpečnost silničního provozu závisí na vozidle, infrastruktuře a samotném řidiči, musí být na všech třech úrovních přijata účinná opatření aktivní a pasivní bezpečnosti.

Opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Faktor infrastruktury je zásadní. Při výstavbě a údržbě silnic je třeba zohlednit zejména zranitelnější účastníky silničního provozu. Podíl chodců a cyklistů na smrtelných dopravních nehodách v městských oblastech představuje hrozivých 43 %. Oddělení způsobů dopravy a výstavba a rozvoj cyklistických tras jsou řešení, na která by se členské státy měly zaměřit více. Asistenční systémy řidiče navíc fungují pouze ve spojení s dobře vybudovanou a udržovanou infrastrukturou. To mimo jiné znamená, že dopravní značky musí být jasně čitelné a také dopravní značení musí být snadno rozpoznatelná.

Lidský faktor má však také velký význam, a proto zpravodaj v zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu považuje za důležité, aby byly členské státy povinné provádět více dopravních kontrol. Pro některé kategorie vozidel (např. M2, M3, N2, N3) již byly stanoveny procentní sazby vozidel, u nichž je nutné provést kontrolu, a Komise by měla zvážit podobné stanovení i u vozidel kategorie M1 a N2.

Rovněž je nezbytné zajistit lepší dostupnost statistik o nehodách a databází. Stávající statistiky a databáze jsou značně neuspořádané. Důležitý by byl seznam příčin nehod, zranění a účastníků nehod, protože je důležitým zdrojem informací pro výzkum a další vývoj bezpečnostních opatření.

Povinná montáž asistenčních bezpečnostních systémů řidiče

Faktor vozidla je zásadní pro bezpečnost silničního provozu. Skutečnost, že 45 % osob, které zahynuly při dopravní nehodě, tvoří posádka vozidla, a přibližně 95 % všech nehod je způsobených lidským selháním, například nezpůsobilostí řídit motorové vozidlo, nesprávným vyhodnocením situace a nepozorností, vede k závěru, že je naléhavě nutná legislativní povinnost montáže asistenčních bezpečnostních systémů řidiče.

Bezpečnostní systémy řidiče významně přispívají ke zlepšení lidského faktoru a k nápravě lidského selhání, a proto hrají zásadní roli při zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Prostřednictvím asistenčních systémů řidiče lze předejít nejen lidskému selhání a dopravním nehodám, ale snižuje se i spotřeba paliva/energie a optimalizuje se plynulost silničního provozu.

Požadavek na bezpečnost vozidel má rovněž vliv na výzkum, vývoj a inovace v Evropě a přispívá k vytváření pracovních míst. Navíc povinná montáž asistenčních systémů řidiče připraví cestu pro automatizované a v konečném důsledku autonomní řízení, protože to už dávno přestalo být vizí vzdálené budoucnosti. Jedná se o oboustranně výhodnou situaci, kterou musíme moudře využít.

Právní předpisy budou mít význam pouze tehdy, pokud se nebude dále odkládat revize nařízení

661/2009, ale Komise předloží odpovídající návrh do začátku roku 2018. To umožní učinit další významný krok ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Právní předpisy můžeme vytvářet moudře pouze tehdy, pokud je nebudeme chápat jako obecný seznam přání týkajících se montáže asistenčních systémů řidiče. Podle názoru zpravodaje by mělo být povinné montovat pouze ty asistenční systémy řidiče, které skutečně přispívají k bezpečnosti silničního provozu, které vykazují příznivý poměr nákladů a přínosů a které jsou připraveny k uvedení na trh a tudíž zřídka spouštějí falešné popluchy. Zpravodaj se domnívá, že se jedná o následující asistenční systémy řidiče jako aktivní a pasivní bezpečnostní opatření:

- automatický systém nouzového brzdění s rozpoznáváním chodců a cyklistů,
- signalizace nouzového brzdění,
- inteligentní asistenční systém pro zobrazení omezení rychlosti,
- asistenční systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu,
- asistenční systém pro odbočování a kamerová zařízení u nákladních vozidel ke zmenšení mrtvého úhlu,
- systémy sledování tlaku v pneumatikách,
- systémy upozornění na nutnost zapnutí bezpečnostních pásů pro zadní sedadla,
- systém eCall pro motocykly.

Prakticky všichni výrobci v současnosti nabízejí asistenční balíčky pro řidiče a přibližně čtvrtina všech nových vozidel je vybavena jedním nebo vícero asistenčními systémy řidiče, na druhé straně to však znamená, že tři čtvrtiny vozidel nedisponují kromě systémů předepsaných zákonem žádnými asistenčními systémy řidiče. Důvodem jsou nepochybně dodatečné náklady na asistenční systémy řidiče. Zpravodaj se domnívá, že bezpečnost silničního provozu by neměla být otázkou peněz, a proto by všichni řidiči měli mít prospěch z asistenčních bezpečnostních systémů pro řidiče. Bezpečnost silničního provozu by ze zásady neměla záviset na peněženkách občanů EU.

Argumentům, podle nichž cena nových vozidel v důsledku povinné montáže asistenčních systémů řidiče enormně vzroste, lze oponovat tím, že vzhledem k seskupování technologií, jako např. souběžné používání kamer pro inteligentní zobrazování omezení rychlosti a asistenční systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu, stejně jako vysokého počtu namontovaných komponentů, se ceny výrazně nezvýší.

Právní předpisy mohou být rozumně formulovány i tehdy, když je stanoveno konkrétní zadání a časový rámec, jež umožní realistické provedení, což zajistí průmyslovému odvětví jistotu při plánování. Tento úkol by však měl být konkretizován v rámci revize samotných právních předpisů a ne v rámci této zprávy z vlastního podnětu.

28.9.2017

STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k záchraně životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU
(2017/2085(INI))

Zpravodaj (*): Daniel Dalton

(*) Přidružený výbor – článek 54 jednacího řádu

NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. s politováním konstatuje, že v roce 2016 přišlo v Evropské unii při dopravních nehodách o život 25 500 osob a dalších 135 000 utrpělo vážná zranění;
2. oceňuje pokrok, jehož Unie dosáhla při omezování nehodovosti a snižování s ní spojených nákladů, a to díky právním předpisům v oblasti bezpečnosti vozidel, které v minulosti zavedla; zdůrazňuje, že v posledních letech se snižování počtu úmrtí na silnicích nicméně ustálilo, a domnívá se, že by mělo být vyvinuto další úsilí v zájmu dosažení cíle, kterým je snížení počtu mrtvých na silnicích za období 2010–2020 o polovinu;
3. je si vědom toho, že i když cestující mají prospěch z větší bezpečnosti vozidel, podíl úmrtí nechráněných účastníků silničního provozu roste; domnívá se, že další kroky by v budoucnosti měly být zaměřeny na zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté;
4. uznává, že zvýšení silniční bezpečnosti v EU je nezbytné pro snížení počtu úmrtí a vážných zranění, ke kterým na silnicích na jejím území dochází; proto vítá seznam bezpečnostních technologií, který zveřejnila Komise a který by měl být začleněn do předpisů při jejich příštím přepracování;
5. domnívá se, že výhod, které přinášejí zvýšené bezpečnostní normy a lepší vybavení, lze dosáhnout pouze tehdy, pokud budou stávající a budoucí předpisy zaváděny a vymáhány účinným způsobem; v tomto ohledu vyzývá k přísnějšímu celoevropskému dohledu nad schvalovacími orgány a technickými zkušebními v Unii; dále vyzývá k tomu, aby vozidla

na silnicích v celé Unii byla po uvedení na trh podrobována přísnějšímu a nezávislejšímu dozoru, aby bylo zaručeno, že budou i nadále splňovat bezpečnostní kritéria;

6. domnívá se, že zvýšení silniční bezpečnosti vyžaduje promyšlený jednotný přístup, a vyzývá k tomu, aby se tato problematika odrazila ve všech příslušných oblastech politiky, což zahrnuje povědomí o životním prostředí, opatření zaměřená na ochranu spotřebitele a policejní a justiční spolupráci;
7. zdůrazňuje, že promyšlená politika silniční bezpečnosti musí zahrnovat všechny faktory, jako je chování řidičů, silniční infrastruktura a bezpečnostní prvky vozidel; proto je nezbytné zajištění přístupu ke kvalitním srovnatelným údajům, které lze použít k předvídání určitého chování a k vypracování technických řešení, a to za současného zachování ochrany osobních údajů a soukromí uživatelů;
8. domnívá se, že součástí technických inspekcí v členských státech by měla být kontrola toho, zda jsou bezpečnostní prvky vozidel plně funkční; tyto kontroly by se měly vztahovat jak na aktivní, tak i na pasivní bezpečnostní prvky;
9. 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;
10. je přesvědčen, že pro jakékoliv nové unijní bezpečnostní požadavky je nezbytná kompletní analýza nákladů a přínosů ve formě řádného posouzení dopadu ex ante provedeného Komisí a že je přitom nutné pečlivě zvážit náklady, které pravděpodobně vzniknou průmyslovému odvětví, a společenský přínos z hlediska záchrany životů a zabránění vzniku zranění; dále doporučuje, aby zavádění nových unijních požadavků na bezpečnost silničního provozu bylo koordinováno s činnostmi Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN); doporučuje, aby Evropa coby celosvětový lídr neslevovala ze svých nároků v zájmu dosažení přísnějších globálních bezpečnostních norem a snížení počtu silničních nehod; domnívá se, že takový cíl může podnítit inovace a investice v rámci EU, stimulovat konkurenceschopnost našeho průmyslu a přispět k vytváření pracovních míst;
11. je toho názoru, že jakákoliv nová unijní bezpečnostní opatření by měla být úměrná výzvám spojeným s návrhy a výrobou, jimž čelí malovýrobci a výrobci na zakázku;
12. vítá skutečnost, že téměř všechny automobily testované v rámci spotřebitelského programu Euro NCAP obdržely hodnocení pěti hvězd a že většina výrobců automobilů úspěšně reagovala na výzvu, kterou představují nové požadavky v rámci uvedeného programu; konstatuje nicméně, že ne všechny modely automobilů prodávané v Evropě jsou v rámci programu Euro NCAP testovány a že ne všechny kusy stejného typu jsou prodávány s totožnou specifikací, což může být pro spotřebitele nesrozumitelné, a vést tak k nepřiměřené důvěře vkládané do vozidla vzhledem ke skutečnému výkonu zakoupeného modelu; připomíná proto význam důkladné základní normy, která zavede povinné bezpečnostní požadavky, jež zajistí, aby celý vozový park používaný a prodávaný v Evropské unii disponoval veškerým nutným bezpečnostním vybavením;

13. vítá zlepšení, která do oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU přinesl trh řízený technologický rozvoj, a vybízí k pokračování v průzkumu možností, které digitální revoluce v tomto směru nabízí, a to v souladu s unijními právními předpisy, například s těmi, které se týkají ochrany údajů a soukromí; domnívá se, že je důležité dále se zabývat zásadou vlastnictví údajů; vyzývá k pokračování ve výzkumu a rozvoji nových norem týkajících se autonomního nouzového brzdění, systému udržování automobilu v jízdním pruhu a technologií varování před přijíždějícími vozidly z obou směrů při couvání používaných u motorových vozidel a v kabinách řidičů s dobrým výhledem, jakož i kamer sloužících k monitorování a detekci mrtvého úhlu u těžkých nákladních vozidel; vyzývá k lepšímu a účinnějšímu shromažďování informací a údajů mezi všemi zainteresovanými stranami, pokud jde o zkoumání skutečných příčin nehod, čímž budou tyto údaje volně shromažďovány a sdíleny pro účely dalších analýz; domnívá se, že EU může v nadcházejících letech podporovat vývoj plně autonomních vozidel, která přinesou převratné změny v automobilovém odvětví, zejména pokud jde o silniční bezpečnost;
14. vyzývá Komisi, aby předložila požadavky uplatňované v rámci postupu schvalování typu, které by zlepšily informovanost chodců a cyklistů a posílily jejich bezpečnost ve vztahu k těžkým nákladním vozidlům s rozsáhlým mrtvým bodem; připomíná požadavky směrnice 96/63/ES o hmotnosti a rozměrech ve znění směrnice (EU) 2015/719 a vybízí k přehodnocení mandátu Komise, aby byla zajištěna jeho způsobilost plnit stanovený účel nebo jeho obnovení budoucími právními předpisy v zájmu poskytnutí právní jistoty, která by umožnila přijímat v dané oblasti příslušná opatření;
15. vyzývá Komisi, aby zvážila možnost začlenit do budoucích návrhů povinnost vybavit veškerá vozidla systémy sledování tlaku v pneumatikách, hasicími přístroji, kladívky/nástroji k rozbití oken a noži k přeřezání bezpečnostních pásů;
16. vítá skutečnost, že klasifikační orgány usilují o to, aby byla ustanovení, která by mohla vést ke sjednocenější míře ochrany, povinná, a zdůrazňuje jejich důležitost;
17. vítá seznam bezpečnostních technologií, který zveřejnila Komise v prosinci a který by měl být začleněn do předpisů při jejich příštím přepracování; je si vědom toho, že stanou-li se technologie napomáhající řízení vozidla, jako je automatické nouzové brzdění a inteligentní systémy pro přizpůsobení rychlosti vozidla, standardním prvkem, pomůže to Evropě na cestě k dosažení vyšší míry automatizace; vyzývá ke standardizaci těchto prvků a k jejich nezávislému testování, aby byly vytvořeny podmínky pro výrobu samořídících vozidel;
18. trvá na tom, že by EU a její výzkumná střediska měly hrát vedoucí úlohu ve vývoji autonomních vozidel, který povede k transformaci automobilového odvětví, zejména pokud jde o bezpečnost na silnicích, kde by měla tato vozidla podle očekávání zachránit každý rok tisíce životů a zároveň přispět k digitalizaci vnitřního trhu;
19. je si vědom toho, že případné dovybavení starších vozidel dodatečnými bezpečnostními prvky, které jsou součástí novějších modelů, by představovalo přidanou hodnotu; domnívá se, že poskytování pobídek k tomuto dovybavení prostřednictvím nižších daní a nižšího pojistného by mohlo být účinným nástrojem ke zvýšení bezpečnosti vozidel v Evropě.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	28.9.2017
Výsledek konečného hlasování	+: 34 -: 2 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Vladimir Urutchev

**JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Kaja Kallas, Matthijs van Miltenburg
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Adam Szejnfeld, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec, Mihai Țurcanu
S&D	Lucy Anderson, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Marcus Pretzell

1	0
EFDD	John Stuart Agnew

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Datum přijetí	12.10.2017
Výsledek konečného hlasování	+: 43 -: 1 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacjewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Lars Adaktusson, Francisco Assis, Burkhard Balz, Hugues Bayet, Ivo Belet, Udo Bullmann, Nicola Caputo, Matt Carthy, Alberto Cirio, Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Jakop Dalunde, Mark Demesmaecker, Martina Dlabajová, Bas Eickhout, André Elissen, Rosa Estaràs Ferragut, Jill Evans, Markus Ferber, Knut Fleckenstein, Michael Gahler, Enrico Gasbarra, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Theresa Griffin, Kateřina Konečná, Peter Kouroumbashev, Werner Kuhn, Philippe Loiseau, Ramona Nicole Mănescu, Rolandas Paksas, Bolesław G. Piecha, João Pimenta Lopes, Marek Plura, Franck Proust, Jozo Radoš, Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández, Ulrike Rodust, Jens Rohde, Olga Sehnalová, Patricija Šulin, Pavel Svoboda, Dario Tamburrano, Ivica Tolić, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Herbert Dorfmann, Jaromír Kohlíček

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

43	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
EPP	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Herbert Dorfmann, Dieter-Lebrecht Koch, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor
1	-
ECR	Jacqueline Foster
1	0
ENF	Marie-Christine Arnautu

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se