



2017/2085(INI)

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

PA_NonLeg

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 zkušebnami 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 zvažila 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 zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se