



Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov

2017/2085(INI)

28.9.2017

MNENJE

Odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov

za Odbor za promet in turizem

o reševanju življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU
(2017/2085(INI))

Pripravljaivec mnenja (*): Daniel Dalton

(*): Pridruženi odbor – člen 54 Poslovnika

PA_NonLeg

POBUDE

Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

1. z obžalovanjem ugotavlja, da je leta 2016 v Evropski uniji 25 500 ljudi umrlo v prometnih nesrečah, dodatnih 135 000 pa jih je bilo hudo poškodovanih;
2. je seznanjen z napredkom Unije pri zmanjševanju števila prometnih nesreč in z njimi povezanih stroškov, zahvaljujoč se zakonodaji s področja varnosti vozil, ki jo je sprejela v zadnjih letih; poudarja, da kljub temu v zadnjih letih ostaja odstotek zmanjševanja smrtnih žrtev enak, in meni, da so potrebna nadaljnja prizadevanja za doseg cilja EU, da se med letoma 2010 in 2020 prepolovi število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah;
3. priznava, da imajo potniki v osebnih vozilih korist od izboljšane varnosti vozil, vendar se povečuje delež smrtnih žrtev med nezaščitenimi udeleženci v cestnem prometu; meni, da bi bilo treba pri prihodnjih dejavnostih posebno pozornost nameniti ranljivim uporabnikom cest, kot so pešci in kolesarji;
4. priznava, da je izboljšanje varnosti v cestnem prometu v EU bistvenega pomena za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb na cestah v Evropski uniji; zato pozdravlja seznam varnostnih tehnologij, ki ga je objavila Komisija in bo vključen v prihodnji pregled pravil;
5. meni, da je mogoče izkoristiti izboljšane standarde za varnost in opremo samo, če se obstoječe in prihodnje določbe učinkovito izvajajo in uveljavljajo; v zvezi s tem poziva, naj se na evropski ravni okrepi nadzor nad homologacijskimi organi in tehničnimi storitvami v Uniji; poziva tudi k okrepljenemu in bolj neodvisnemu nadzoru vozil po tem, ko so že na cestah Unije, da bi zagotovili, da še nadalje izpolnjujejo varnostna merila;
6. meni, da je za izboljšanje prometne varnosti potreben celovit in vključujoč pristop, in poziva k vključevanju vprašanj s področja prometne varnosti v vsa ustrezna področja politike, tudi v okoljsko ozaveščanje, potrošniško politiko ter sodelovanje v policijskih in sodnih zadevah;
7. poudarja, da mora celovita politika prometne varnosti vključevati vse dejavnike, kot so ravnanje voznikov, cestna infrastruktura in varnostni elementi v vozilih; zato je nujno treba imeti dostop do kakovostnih in primerljivih podatkov, ki jih bo mogoče uporabiti za predvidevanje ravnanja in razvoj tehničnih rešitev, obenem pa spoštovati varstvo podatkov uporabnikov;
8. meni, da bi morali tehnični pregledi v državah članicah vključevati preverjanje popolnega delovanja varnostnih elementov v vozilih; to bi moralo veljati tako za aktivne kot pasivne varnostne elemente;
9. poudarja, da je treba evropskim potrošnikom v primeru ugotovljenih neskladnosti zagotoviti hitre, ustrezne in usklajene popravne ukrepe, vključno z vseevropskim odpoklicem vozil, če bi bilo potrebno; meni, da bi morali biti gospodarski subjekti

odgovorni za morebitno škodo, povzročeno lastnikom prizadetih vozil zaradi neskladnosti ali na podlagi odpoklica;

10. meni, da je popolna analiza stroškov in koristi v obliki ustrezne predhodne ocene učinka, ki jo pripravi Komisija, bistvenega pomena za vse nove varnostne zahteve na ravni Unije in da je treba posebno pozornost nameniti previdnemu uravnoveženju predvidenih stroškov panogi in širših družbenih koristi zaradi rešenih življenj in preprečenih poškodb; poleg tega priporoča, da se izvajanje novih zahtev EU glede prometne varnosti uskladi z dejavnostmi Ekonomske komisije OZN za Evropo (UNECE); priporoča, naj Evropa kot svetovna velesila še naprej ohrani ambicijo, da bi dosegla višje svetovne varnostne standarde in zmanjšala število žrtev v cestnem prometu; meni, da lahko tak cilj spodbudi inovacije in naložbe v EU, konkurenčnost industrije in prispevajo k ustvarjanju delovnih mest;
11. meni, da bi morali biti vsi novi varnostni ukrepi EU sorazmerni glede na izzive pri oblikovanju in proizvodnji, s katerimi se soočajo mali proizvajalci in tisti, ki proizvajajo po naročilu;
12. pozdravlja dejstvo, da je bilo skoraj vsem avtomobilom, testiranim s programom potrošnikov Euro NCAP, dodeljenih pet zvezdic in da se je večina proizvajalcev avtomobilov uspešno odzvala na izziv, da izpolni nove zahteve Euro NCAP; vendar ugotavlja, da se ne vsi modeli avtomobilov, prodani v Evropi, preizkušajo z Euro NCAP in se ne vsi iste vrste prodajajo z enako specifikacijo, kar je lahko nejasno za potrošnike in kaže napačno stopnjo zaupanja v vozila glede na dejansko uspešnost kupljenega modela; opozarja, kako pomembni so torej temeljni standardi glede obveznih varnostnih zahtev, ki zagotavljajo, da je vsa potrebna varnostna oprema prisotna v celotnem voznem parku, ki se uporablja in prodaja v Evropski uniji;
13. pozdravlja izboljšave, ki so jih na področju prometne varnosti v EU že prinesle tržne tehnološke spremembe, in spodbuja k nadaljnjemu raziskovanju tovrstnih možnosti, ki jih prinaša digitalna revolucija, v skladu z zakonodajo Unije, na primer o varstvu podatkov in zasebnosti; meni, da je pomembno bolje preučiti načelo lastništva podatkov; poziva k nadaljnjim raziskavam in razvoju na področju novih standardov za samodejno zaviranje v sili, pomoč za ostajanje na voznem pasu, senzorno tehnologijo za vzvratno vožnjo pri motornih vozilih, kabine z visoko vidljivostjo ter za prednje kamere za mrtvi kot pri težkih tovornih vozilih; poziva k boljšemu in učinkovitejšemu zbiranju in izmenjavi informacij in podatkov med vsemi deležniki v zvezi s preiskavami vzrokov nesreč, pri čemer se podatki prosto zbirajo in izmenjajo za nadaljnje analize; meni, da lahko EU v prihodnjih letih podpira razvoj popolnoma samodejnih vozil, kar bo popolnoma spremenilo avtomobilski sektor, zlasti v zvezi s prometno varnostjo;
14. poziva Komisijo, naj predloži zahteve za postopek homologacije težkih tovornih vozil z večjimi območji mrtvega kota, da se izboljša varnost pešcev in kolesarjev in ozaveščenost v zvezi s tem; opozarja na zahteve iz direktive o teži in merah (96/63/ES), kot je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2015/719, in spodbuja k obnovi mandata Komisije, da se zagotovi ustreznost ali posodobitev teh zahtev v prihodnji zakonodaji in s tem pravna varnost, ki bo omogočila ukrepanje na tem področju;
15. poziva Komisijo, naj razmisli, da bi sisteme za spremljanje tlaka v pnevmatikah, gasilne aparate, kladiva za steklo in nože za varnostne pasove vključila v prihodnjo zakonodajo

kot obvezne pripomočke v vseh vozilih;

16. pozdravlja obveznost določb, ki jih zahteva organ za klasifikacijo, kar bi lahko prispevalo k enotnejši ravni zaščite, in poudarja, kako je to pomembno;
17. pozdravlja seznam varnostnih tehnologij, ki ga je za vključitev v prihodnji pregled pravil decembra objavila Komisija; priznava, da tehnologije za pomoč voznikom, kot sta sistem za samodejno zaviranje v sili in pametni sistemi za prilagajanje hitrosti, postajajo standardni elementi v vozilih, kar bo tudi prispevalo k večji avtomatizaciji v Evropi; poziva k standardizaciji in neodvisnemu testiranju teh elementov, da bi se pripravila podlaga za samovozeča vozila;
18. vztraja, da morajo imeti EU in njena raziskovalna središča vodilno vlogo pri razvoju avtonomnih vozil, ki bodo sprožila revolucijo v avtomobilskem sektorju, zlasti z vidika prometne varnosti, kar naj bi vsako leto rešilo tisoče življenj, obenem pa prispevalo k digitalizaciji notranjega trga;
19. priznava dodano vrednost naknadnega opremljanja starejših vozil, kjer je to primerno, z dodatnimi varnostnimi elementi, ki so vključeni v novejša modele; verjame, da bi lahko varnost vozil v Evropi učinkovito izboljšali s spodbudami za naknadno opremljanje starejših vozil, na primer z znižanjem davkov in nižjimi zavarovalnimi premijami.

INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Datum sprejetja	28.9.2017
Izid končnega glasovanja	+: 34 -: 2 0: 1
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Vladimir Uručev (Vladimir Urutchev)

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

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 Uručev (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
ENL	Marcus Pretzell

1	0
EFDD	John Stuart Agnew

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani