



---

ПРИЕТИ ТЕКСТОВЕ

---

**P8\_TA(2017)0423**

**В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС**

**Резолюция на Европейския парламент от 14 ноември 2017 г. относно „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“ (2017/2085(INI))**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид доклада на Комисията, озаглавен „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС — Докладване относно мониторинга и оценката на усъвършенстваните елементи за безопасност на превозните средства, тяхната икономическа ефективност и осъществимост с оглед на преразглеждането на регламентите относно общата безопасност на превозните средства и относно защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата“ (COM(2016)0787), и работния документ на службите на Комисията, който го придружава (SWD(2016)0431),
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях<sup>1</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 2003/102/ЕО и 2005/66/ЕО<sup>2</sup>,
- като взе предвид Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за

---

<sup>1</sup> ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

<sup>2</sup> ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 1.

отмяна на Директива 2000/30/ЕО<sup>1</sup>,

- като взе предвид Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата<sup>2</sup>,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик<sup>3</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно изискванията за одобряване на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall, основаваща се на услугата 112, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО<sup>4</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 9 септември 2015 г. относно изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.: равностойна и бъдещи действия за постигането на устойчива мобилност<sup>5</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 18 май 2017 г. относно автомобилния транспорт в Европейския съюз<sup>6</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 3 юли 2013 г. относно пътната безопасност през периода 2011—2020 г. — отправна точка към стратегия за нараняванията<sup>7</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 27 септември 2011 г. относно пътната безопасност в Европа през периода 2011—2020 г.<sup>8</sup>,
- като взе предвид своята резолюция от 15 декември 2011 г. относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“<sup>9</sup>,
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Европейска стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност“ (COM(2016)0766),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“ (COM(2010)0389),

---

<sup>1</sup> ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134.

<sup>2</sup> ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9.

<sup>3</sup> ОВ L 115, 6.5.2015 г., стр. 1.

<sup>4</sup> ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77.

<sup>5</sup> ОВ С 316, 22.9.2017 г., стр. 155.

<sup>6</sup> Приети текстове, P8\_TA(2017)0228.

<sup>7</sup> ОВ С 75, 26.2.2016 г., стр. 49.

<sup>8</sup> ОВ С 56 Е, 26.2.2013 г., стр. 54.

<sup>9</sup> ОВ С 168 Е, 14.6.2013 г., стр. 72.

- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“ (COM(2012)0636),
  - като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
  - като взе предвид доклада на Комисията, озаглавен „Полза от и осъществимост на редица нови технологии и нерегулирани мерки в областта на безопасността на пътниците в превозното средство и защита на уязвимите участници в пътното движение“, изготвен от Изследователската лаборатория за транспорт и публикуван на 26 март 2015 г.,
  - като взе предвид работния документ на службите на Комисията, озаглавен „Изпълнението на цел 6 от насоките на Европейската комисия за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г. – отправна точка към стратегия за нараняванията“ (SWD(2013)0094),
  - като взе предвид заключенията на Съвета от 8 юни 2017 г. относно безопасността на движението по пътищата в подкрепа на Декларацията от Валета от март 2017 г.,
  - като взе предвид пакета от мерки „Европа в движение“, представен от Комисията на 31 май 2017 г., който включва набор от осем законодателни инициативи със специално внимание върху автомобилния транспорт,
  - като взе предвид Резолюция 70/260 на Общото събрание на ООН от 15 април 2016 г., озаглавена „Подобряване на глобалната пътна безопасност“,
  - като взе предвид член 52 от своя Правилник за дейността,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите (A8-0330/2017),
- A. като има предвид, че всяка година приблизително 25 500 души загиват, а около 135 000 биват тежко ранени по пътищата на Европа, поради което е необходимо да се предприемат повече на брой и по-ефективни мерки, в процес на консултации с държавите членки, за да бъдат постигнати целите на многонационалния проект за пътна безопасност и нулев брой жертви „Vision Zero“;
- Б. като има предвид, че пътната безопасност зависи от три фактора – превозните средства, инфраструктурата и поведението на водачите, и поради това са необходими мерки във всяка от трите области, за да се повиши безопасността по пътищата, и следва да бъдат предприети ефективни мерки в областта на активната и пасивната безопасност на превозните средства;
- В. като има предвид, че средната възраст на леките, лекотоварните и товарните автомобили в ЕС нараства непрестанно и в момента надхвърля 10 години; като има предвид, че възрастта на превозното средство оказва непосредствено влияние върху последиците от пътнотранспортно произшествие и нараняванията, които то

може да предизвика;

- Г. като има предвид, че системите за подпомагане на водачите водят до повишаване на безопасността на превозните средства и освен това правят възможно безопасното и активно участие на лицата с намалена подвижност и на възрастните хора в движението по пътищата;
- Д. като има предвид, че системите за интелигентно управление намаляват задръстванията, предупреждават водача за опасностите по неговия маршрут и по този начин допринасят за намаляване на риска от произшествия;
- Е. като има предвид, че преходът към автономни превозни средства без водач напредва с бързи темпове и че безопасността на пътя е неотложен въпрос, поради което Комисията трябва да представи преглед на Регламента относно общата безопасност не по-късно от първото тримесечие на 2018 г.; като има предвид, че във всеки случай всяко следващо отлагане би било неприемливо;
- Ж. като има предвид, че тъй като 38% от всички смъртни случаи настъпват в градските райони и често включват уязвими участници в движението по пътищата, държавите членки следва да вземат предвид уязвимите участници в движението по пътищата при планирането на движението в градски условия, като подобряват тяхното третиране по отношение на видовете транспорт, като например автомобили и автобуси; като има предвид, че Комисията следва да представи своя преглед на регламента относно защитата на пешеходците;
- З. като има предвид, че съществува ясна връзка между пътната безопасност и условията на труд на професионалните участници в движението по пътищата;

### **Общи изисквания**

- 1. подчертава, че държавите членки следва да извършват ефикасни и редовни пътни проверки на водачите, тъй като основните причини за произшествията продължават да бъдат несъобразената и превишена скорост с оглед на условията на шофиране, отклоняването на вниманието, шофирането под въздействието на алкохол или наркотици, както и прекомерната умора, поради което:
  - а) призовава Комисията да определи процент на подлежащите на проверка превозни средства от категории M1 и N1;
  - б) призовава Комисията да въведе по-строги проверки за правилното прилагане на задължителните ограничения на работното време и на времето за почивка за водачите, които са професионални участници в движението по пътищата;
  - в) призовава от държавите членки да засилят обмена на най-добри практики, по-специално по отношение на интелигентните стратегии за прилагане, и да въведат санкции, които ще оказват възпиращ ефект върху нарушителите;
- 2. отбелязва, че около 25% от годишните смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС са причинени от консумация на алкохол; поради тази причина приканва Комисията да оцени евентуалната добавена стойност, която би имало хармонизирането на ограничението за съдържание на алкохол в кръвта от 0.0% в

рамките на ЕС за начинаещите водачи на превозни средства през първите 2 години и за професионалните водачи, и приветства политиката на редица държави членки на нулева толерантност спрямо шофирането в нетрезво състояние;

3. настоятелно призовава Комисията, като има предвид декларацията от Валета за подобряване на пътната безопасност, издадена от Малтийското председателство на 29 март 2017 г., да включи нови цели за намаляване наполовина на броя на тежко ранените по пътищата на ЕС в новата си стратегия за безопасност по пътищата за десетилетието 2020—2030 г.;
4. призовава държавите членки да подобрят значително състоянието на своята пътна инфраструктура чрез редовна и ефективна поддръжка, включително на пътните знаци и системите за сигнализация, както и чрез подходящи подобрения, за да се справят с обема на трафика, както и да въвеждат новаторски мерки за предоставяне на пълните функционални възможности и повишаване на оперативната съвместимост на системите за подпомагане на водача, което води до създаването на т.нар. интелигентна инфраструктура; призовава Комисията да създаде механизъм, който да гарантира, че европейската пътна инфраструктура продължава да бъде в подходящо състояние;
5. отбелязва, че необходимото адаптиране на инфраструктурата (например някои видове предпазни огради или някои устройства за забавяне на движението по пътищата) понякога може да предизвика произшествия или да влоши последиците от тях, по-специално когато са засегнати двуколесни моторни превозни средства; поради това призовава Комисията да предложи мерки за стандартизация, които предоставят възможност за коригиране на недостатъците;
6. отбелязва, че много водачи не са запознати с необходимостта от коридор за достъп на превозни средства за спешна помощ на магистралите и с начините за неговото образуване, и поради това призовава Комисията да въведе общи стандарти за образуването на такива коридори и да започне европейска информационна кампания;
7. констатира, че почти половината от всички загинали при пътно-транспортни произшествия пешеходци и велосипедисти са лица на възраст над 65 години и че пътнотранспортните произшествия са основната причина за смъртни случаи сред младите хора; поради това призовава държавите членки да осигурят възможност за възрастните хора и младите водачи на МПС да ползват пътищата по безопасен начин, като разработят добре популяризирани програми за предотвратяване на специфичните за дадени възрастови групи рискове от произшествия;
8. отбелязва, че в 51% от случаите жертвите на пътнотранспортни произшествия с фатални последици в градските райони са пешеходци и велосипедисти, и поради това насърча градовете да включват в своите планове за мобилност цели за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия; също така призовава държавите членки да обръщат по-голямо внимание на по-уязвимите участници в движението, като предприемат мерки по отношение на критичните точки за пътнотранспортни произшествия и като изграждат и поддържат по-безопасна инфраструктура за пешеходци и велосипедисти или като разширяват и модернизират съществуващата инфраструктура, като същевременно осигуряват

по-добри указания; призовава също така Комисията да предприеме допълнителни действия на равнище на ЕС, надхвърлящи границите на съществуващите схеми за финансиране, с цел да се улесни широкото разпространение на подобрения на инфраструктурата за велосипедисти, както и да наложи въвеждането на нови активни и пасивни технологии за безопасност на превозните средства за защита по-специално на уязвимите участници в движението по пътищата;

9. отбелязва, че непознаването и/или неизпълнението на правилника за движение по пътищата от страна на някои велосипедисти понякога води до ситуации, при които може да бъде изложена на риск безопасността на самия велосипедист и на другите участници в движението по пътищата. призовава Комисията да обмисли възможностите за предложение за насърчаване на по-безопасното придвижване с велосипеди, което да позволи по-хармоничното интегриране на велосипедите с другите видове транспорт при придвижването в градските райони;
10. насърчава въвеждането на интелигентни транспортни системи (ИТС) и приканва операторите на обществения транспорт да продължават да развиват технологии по отношение на превозните средства, които да насърчават водачите да преминават към по-безопасни видове транспорт, когато навлизат в градските райони;
11. отбелязва, че новите видове превозни средства, като например електрическите велосипеди и други електрически устройства за придвижване, стават все по-популярни; поради това призовава Комисията да разгледа незабавно изискванията за безопасност за тези превозни средства и да направи предложения за тяхното безопасно интегриране в движението по пътищата, като се отчита надлежно принципът на субсидиарност;
12. отбелязва, че разработването и прилагането на системите за безопасност следва да гарантират безопасността на движението по пътищата и че за този процес съответно ще бъде необходим известен период за адаптация; поради това призовава Комисията да предвиди необходимото време за разработването на тези системи, преди започне да се прилага конкретното техническо законодателство;
13. припомня, че измамите с километражните броячи продължават да бъдат проблем, особено на пазара на употребявани автомобили, както е отбелязано от Комисията в нейното проучване на функционирането на пазара на употребявани автомобили от гледна точка на потребителите; настоятелно призовава Комисията и държавите членки да разгледат въпроса, свързан с манипулацията или фалшифицирането на километражни броячи, чрез ефективни мерки и законодателство;
14. отбелязва, че колкото повече превозни средства има по пътищата, толкова по-голяма е вероятността да се стигне до произшествия; поради това призовава държавите членки и Комисията да насърчават колективната и споделена мобилност, особено в градските райони, с цел намаляване на броя на превозните средства в движение, както и да насърчават мерки за увеличаване на дела на велосипедите и професионално управляваните превозни средства;
15. посочва, че оборудването, което трябва задължително да присъства в превозните средства, се различава в отделните държави членки, и поради това призовава Комисията да изготви валиден за целия ЕС задължителен списък на предметите,

които следва да попадат в обхвата на изискването за наличност;

16. счита, че ЕС и неговите научноизследователски центрове следва да играят водеща роля в разработването на автономни превозни средства, тъй като тези превозни средства ще доведат до революционни промени в автомобилния сектор, особено по отношение на безопасността на движението по пътищата, във връзка с което се очаква те да спасяват живота на хиляди хора всяка година, както и да допринасят за цифровизацията на вътрешния пазар;

### ***Системи за подпомагане на водачите с цел подобряване на пътната безопасност***

17. подчертава, че приблизително 92% от всички произшествия се дължат на човешка грешка или взаимодействие между човешка грешка с превозно средство и/или инфраструктура и че по тази причина следва да бъде задължително инсталирането само на тези системи за подпомагане на водачите, които подобряват в значителна степен безопасността на движението по пътищата, както показват научните данни, имат положително съотношение между разходите и ползите и са готови за въвеждане на пазара; счита освен това, че произтичащите от това увеличения на цената на закупуване следва да не бъдат прекомерни до степен, при която клиентите, за които са предназначени тези превозни средства, не могат да си позволяват да ги купуват, както и че системите за подпомагане на водачите, които са от значение за безопасността на движението по пътищата, следва да бъдат проверявани редовно;
18. призовава Комисията да провежда изпитвания на горепосочените устройства за безопасност, когато извършва наблюдение на пазарите на превозни средства;
19. счита, че ползите от подобрените стандарти и оборудване за безопасност могат да се реализират само ако действащите и бъдещите разпоредби се въведат и прилагат ефективно; призовава в това отношение за засилен надзор на европейско равнище върху органите по одобряване на типа и техническите служби в Съюза; освен това призовава за засилен и по-независим надзор след пускането на пазара на превозните средства, които се движат по пътищата в целия Съюз, с цел да се гарантира, че те продължават да отговарят на критериите за безопасност;
20. подчертава, че когато се установят несъответствия, европейските потребители следва да могат да разчитат на бързи, подходящи и координирани корективни мерки, включително изземване на превозните средства на територията на целия Съюз, когато е необходимо; счита, че стопанските субекти следва да носят отговорност за всяка вреда, причинена на собствениците на засегнатите превозни средства в резултат на несъответствие или след изземване;
21. призовава Комисията и държавите членки да подобряват нивото на безопасност на съществуващите превозни средства, които са в употреба, и да подпомагат разработки и иновации, които ще повишат безопасността на автомобилите, които вече са в употреба, чрез стимулиране и насърчаване на преоборудването на превозните средства с икономически ефективни системи за пътна безопасност, които помагат на водачите да реагират по-добре в опасна ситуация;
22. призовава производителите и операторите:

- а) да правят лесно разпознаваем за водачите на превозни средства статусът на функциониране на всяка система за подпомагане на водача;
  - б) при системи, които могат да бъдат изключвани, да въведат двустепенен механизъм за изключване, при който водачът може първо само да изключи предупредителния сигнал и едва след това да изключи самата система чрез втора процедура;
  - в) да гарантират, че след всяко ново стартиране на превозното средство системата за подпомагане на водача се задейства отново автоматично; както и
  - г) да въведат политика на ценообразуване, която ще насърчава потребителите да избират превозни средства, оборудвани със системи за безопасност и за подпомагане на водача;
23. подчертава, че очевидните предупредителни сигнали и указания следва да бъдат диференцирани в достатъчна степен, така че да може интуитивно да се различи за коя система за подпомагане става въпрос, и че също така предупредителните сигнали и указания следва да бъдат лесни за възприемане от възрастните хора, от хората с увреждания, като например лицата със слухови и/или зрителни увреждания, и от лицата с намалена подвижност; поради това призовава съответните страни да приемат подходящи единни стандарти, които да дават възможност за прилагането на конкретни решения от операторите;
24. приветства факта, че почти всички автомобили, изпитани по Европейската програма за оценка на нови автомобили за потребители (Euro NCAP), са получили пет звезди и че по-голямата част от производителите на автомобили успешно са се справили с предизвикателството да изпълнят новите изисквания на Euro NCAP; отбелязва обаче, че не всички модели леки автомобили, които се продават в Европа, са тествани от Euro NCAP, и че не всички автомобили от един и същи тип се продават с едни и същи спецификации, което може да доведе до липса на яснота за потребителите и по този начин да предлага невярно равнище на доверие в превозното средство от гледна точка на действителните показатели на закупения модел; поради това припомня колко е важно да има силен базов стандарт от задължителни изисквания за безопасност, който да гарантира, че цялото необходимо оборудване за безопасност е налично в целия автомобилен парк, използван и продаван в ЕС;
25. счита, че Euro NCAP следва винаги да отразява действителното равнище на безопасност на автомобила за конкретен модел и насърчава програмата да бъде по-амбициозна при оценяването на безопасността на новите превозни средства, отколкото я задължават минималните законови изисквания, и да взема под внимание актуализираните законови минимални изисквания, за да продължи да насърчава разработването на превозни средства, които осигуряват високи стандарти за пътна безопасност, а Европа да запази амбициите си и да действа като глобален лидер в областта на безопасността на автомобилите;
26. призовава Комисията да съгласува приемането на стандарти с Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН), така че да се гарантира последователност на международно равнище и същевременно



изключенията от задължението за инсталиране на системи за подпомагане на водача да бъдат свеждани до минимум, за да се подобрява безопасността на движението по пътищата във всички аспекти; подчертава освен това, че производителите следва да изготвят ясни информационни материали, за да помогнат на водачите да разберат по-добре различните системи за подпомагане на водача и техните функционални възможности;

27. призовава за хармонизиран европейски подход, при който се отчитат цялото действащо законодателство на международно и на национално равнище и се осигурява взаимното допълване между отделните разпоредби;
28. призовава Комисията да разследва участието на превозни средства със специално предназначение в злополуките в градските райони и при необходимост да премахне съществуващото освобождаване от задължението за инсталиране на системи за подпомагане на водачите;
29. подчертава, че обучението на водачите следва да включва периодични и допълнителни обучения за използване на задължителните механизми за подпомагане на водача, като се обърне специално внимание на възрастните хора и на лицата с намалена подвижност; настоятелно призовава школите за обучение на водачи, от една страна, да включат въпроси, свързани с функционирането на тези системи, в провежданото от тях обучение, и, от друга страна, да обвържат придобиването на свидетелство за управление на моторно превозно средство с преминаването на професионално практическо обучение в пътни условия;
30. отбелязва, че финансовите стимули, например обвързани с данъците или застраховките, за мерки като инсталирането на допълнителни системи за подпомагане на водача, свързани с безопасността, в нови и употребявани автомобили или включването им в обучението на водачите, могат да улеснят навлизането на пазара на превозни средства, оборудвани с усъвършенствани устройства за безопасност; приканва държавите членки да обмислят въвеждането на такива механизми;
31. призовава Комисията да изисква от участниците на пазара да осигуряват използването на отворени стандарти и интерфейси, които допълнително ще подобрят оперативната съвместимост, така че да могат да се провеждат независими изпитвания чрез достъп до съответните данни за превозното средство и за системите, включително техните актуализации, и изпитванията да може да се провеждат от квалифицирани специалисти, като същевременно се зачитат частните данни и интелектуалната собственост;
32. подчертава, че следва да се гарантира високо равнище на защита на данните, както се изисква в Регламент (ЕС) 2016/679 (Общия регламента относно защитата на данните) и в съответствие с правото на неприкосновеност на личния живот и защита на личните данни, както и високо ниво на сигурност по отношение на ИТ, така че да бъде изключена възможността за нови рискове от злополуки, произтичащи от манипулации на бордовите системи от разстояние или от проблеми със съвместимостта; препоръчва да се проучи принципът на собственост върху данните;
33. подчертава значението на използването на надеждна информация относно

местоположението и времето от сателитни системи за позициониране и прилагането на системата EGNOS/ГНСС спрямо пътната безопасност; призовава да се полагат повече усилия, за да се постигне точност на EGNOS/ГНСС по отношение на пътната безопасност от по-малко от един метър, за да се премине от способността на системата да намали скоростта на превозното средство до способността на системата автоматично да се намесва и да отклонява траекторията на превозното средство; призовава за насърчаване на подобрена пътна безопасност чрез интегриране на данните от EGNOS/ГНСС с бордовите системи за управление;

### ***Мерки за сигурност с цел предотвратяване на произшествия***

34. приветства факта, че системата за аварийно спиране вече е задължителна (от ноември 2015 г. насам) за всички нови камиони и автобуси в ЕС, но призовава Комисията да направи задължително инсталирането на автоматичните подпомагащи системи за аварийно спиране, разпознаващи пешеходци, велосипедисти, леки двуколесни моторни превозни средства и мотоциклетисти, в леките автомобили, леките търговски превозни средства, градските и междуградските автобуси и, по-специално, тежкотоварните автомобили, тъй като тези системи имат голям потенциал за предотвратяване на пътно-транспортни произшествия чрез автономно мощно задействане на спирачките и произтичащия от него по-кратък спиращ път;
35. призовава за проектиране на по-безопасна предна част на тежкотоварните превозни средства, което е свързано с по-добра видимост на пешеходците и колоездачите, както и за прегради с цел избягване на сблъсъци и смекчаване на последиците от сблъсъците;
36. призовава за задължителното инсталиране на системи от интелигентни помощни устройства за регулиране на скоростта с възможност за изключване, които указват ограниченията на скоростта, знаците „стоп“ и указанията на светофарите и се намесват с цел да подпомогнат шофьорите да се движат в рамките на ограниченията на скоростта; призовава държавите членки да гарантират безупречното състояние на пътните знаци, а пътната маркировка да бъде ясно различима; подчертава, че за правилното функциониране на интелигентните подпомагащи системи е необходимо да се актуализират пътните карти онлайн с действащите в момента указания за ограничение на скоростта;
37. подчертава, че с цел да се подобри безопасността на движението по пътищата, намаляването на скоростта на превозните средства следва да стане по-лесно разпознаваемо за останалите участници в движението чрез ясни светлинни сигнали, подавани от превозните средства, и очаква да се въведе задължение за използването на сигнал за аварийно спиране под формата на мигаща стоп светлина или мигащи аварийни светлини;
38. подчертава, че с оглед на значението за безопасността на движението по пътищата следва да се предвиди задължително монтиране на подпомагаща система за оставане в границите на пътната лента с възможност за изключване, която не само да предупреждава, но и да се намесва по подходящ начин, като при това не лишава водача от възможността за преки действия; отбелязва, че за използването на тази предупредителна система е необходимо пътната маркировка

да се поддържа в състояние, което гарантира, че тя е ясно разпознаваема;

39. подчертава, че разширяването на пряката видимост на водача при тежкотоварните превозни средства и градските и междуградските автобуси, както и намаляването или премахването на невидимите зони, са от решаващо значение за повишаване на безопасността на движението по пътищата по отношение на посочените превозни средства; поради това призовава Комисията да въведе задължителни амбициозни диференцирани стандарти за пряка видимост и задължение за използването на предни, странични и задни камери, на датчици и на системи за подпомагане на водача при завиване, като следи мерките в тази насока да са в съответствие с Директива (ЕС) 2015/719 и да не водят до удължаване на посочените в нея срокове за прилагане;
40. подчертава необходимостта да се осигурят предпоставки за инсталирането на блокиращи устройства при употреба на алкохол, както и на системи, които отчитат отклоняване на вниманието и сънливост у водача, и настоятелно призовава за използване на блокиращи устройства при употреба на алкохол за професионалните водачи и за водачите, които са причинили пътнотранспортно произшествие под влиянието на алкохол и поради това са били осъдени за шофиране в нетрезво състояние, като мярка за тяхната реинтеграция;
41. отбелязва, че камиони са участвали в 15% от пътнотранспортните произшествия, завършили със смъртни случаи, и че при уязвимите участници в пътното движение всяка година се констатират приблизително 1 000 смъртни случая, причинени от камиони; поради това призовава Комисията да ускори задължителното въвеждане по отношение на камионите на стандарти за амбициозни диференцирани стандарти за пряка видимост, интелигентно подпомагане във връзка със скоростта и автоматични системи за аварийно спиране, разпознаващи велосипедисти и пешеходци;

#### ***Мерки за сигурност с цел смекчаване на последиците от произшествията***

42. отбелязва, че налягането в гумите има значителни последици за безопасността по пътищата и за разхода на гориво, както и за емисиите; поради това призовава Комисията да направи задължително инсталирането на системи за пряко следене на налягането в гумите; призовава също така Комисията да транспонира в законодателството на ЕС измененията относно системите за следене на налягането в гумите, които целят постигането на резултати в реални условия и бяха договорени в рамките на ИКЕ на ООН;
43. счита за необходимо задължителното монтиране на интелигентни системи, сигнализиращи за непоставен предпазен колан, за всички предни седалки на всички превозни средства и за задните седалки на превозните средства от категория M1 и N1;
44. счита, че е важно да се направи задължително монтирането на автоматични системи за регулиране на предпазните колани, за да се избегнат травми на врата;
45. призовава Комисията да разшири от 2019 г. обхвата на задължението за монтиране на системата eCall (система за изпращане на автоматичен сигнал за помощ при произшествие), за да включва и мотоциклетите, тежкотоварните

превозни средства и градските и междуградските автобуси, и също така да създаде възможности за преоборудване със системата, така че да се гарантира, че тя може да обхване възможно най-голям брой превозни средства на пътя;

46. призовава за точна и основаваща се на данни статистика за произшествията в рамките на ЕС, включително статистика за причините за произшествията, данни за степента на излагане на риск и посочване на нараняванията и на пострадалите при произшествията и отбелязва, че в тази връзка може да бъде особено полезно устройството за запис на данни от произшествия, като данните трябва да останат анонимни и да се използват единствено за изследване на произшествията;
47. призовава за събирането на данни в целия ЕС относно пътниците в превозни средства, загинали или ранени поради причини, различни от сблъсък; отбелязва, че няма налични данни за жертвите на топлинен удар в превозни средства;
48. призовава за по-добри правила за противопожарна безопасност на градските и междуградските автобуси с различен тип гориво, включително автобусите, задвижвани със СПГ, с цел максимално увеличаване на защитата на безопасността на пътниците;
49. отбелязва, че ако се промени проектирането на предната нискоразположена защита на камионите, това може да намали броя на смъртните случаи при челни сблъсъци между автомобили и камиони с 20%; призовава Комисията да въведе задължителна подобрена енергопоглъщаща предна нискоразположена защита за всички нови камиони;
50. призовава за задължителни изпитвания при челен и страничен удар и удар отзад за:
  - а) превозните средства с повишена проходимост (SUV) с по-високо поставени седалки и обща маса над 2 500 кг; както и
  - б) превозните средства с електрическо задвижване и с други нови технологии за задвижване;
51. призовава Комисията също така да актуализира изискванията за изпитване на системите за пасивна безопасност на моторните превозни средства, така че да включват защита при челен и заден удар на всички уязвими участници в движението по пътищата, което включва не само пешеходците, но и колоездачите;
52. призовава Комисията да гарантира, че пазарът ще разполага с достатъчен и реалистичен срок, за да се приспособи към тези мерки;
53. подчертава, че Директива (ЕС) 2015/719 относно масата и размерите на тежкотоварните превозни средства има голям потенциал за подобряване на безопасността на камионите; призовава Комисията да ускори работата по тази директива и да представи оценката си незабавно;

o

o o

54. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, на Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите членки.