



USVOJENI TEKSTOVI

P8_TA(2017)0423

Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u

Rezolucija Europskog parlamenta od 14. studenoga 2017. o temi „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u” (2017/2085(INI))

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Izvješće Komisije naslovljeno „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u – Izvješće o praćenju i procjeni naprednih značajki sigurnosti vozila, njihovoj troškovnoj učinkovitosti i izvedivosti u svrhu preispitivanja propisa o općenitoj sigurnosti vozila te o zaštiti pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u prometu” (COM(2016)0787) i radni dokument službi Komisije priložen tom Izvješću (SWD(2016)0431),
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila¹,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 2003/102/EZ i 2005/66/EZ²,
- uzimajući u obzir Direktivu 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ³,
- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama⁴,
- uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene

¹ SL L 200, 31.7.2009., str. 1.

² SL L 35, 4.2.2009., str. 1.

³ SL L 127, 29.4.2014., str. 134.

⁴ SL L 68, 13.3.2015., str. 9.

mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice¹,

- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ²,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 9. rujna 2015. naslovljenu „Provedba Bijele knjige o prometu iz 2011.: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti”³,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 18. svibnja 2017. o cestovnom prometu u Europskoj uniji⁴,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 3. srpnja 2013. o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvim važnim koracima prema strategiji o ozlijeđenima⁵,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. rujna 2011. o sigurnosti europskog cestovnog prometa za razdoblje 2011. – 2020.⁶,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. prosinca 2011. o planu za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima⁷,
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije naslovljenu „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” (COM(2016)0766),
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije pod naslovom „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice za politiku o sigurnosti na cestama za razdoblje 2011. – 2020. (COM(2010)0389),
- uzimajući u obzir komunikaciju Komisije naslovljenu „CARS 2020.: akcijski plan za konkurentnu i održivu automobilsku industriju u Europi” (COM(2012)0636),
- uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144),
- uzimajući u obzir Izvješće Komisije naslovljeno „Korist i izvedivost niza novih tehnologija i nereguliranih mjera u području sigurnosti putnika u vozilima i zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koje je sastavio Laboratorij za prometna istraživanja i koje je objavljeno 26. ožujka 2015.,

¹ SL L 115, 6.5.2015., str. 1.

² SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

³ SL C 316, 22.9.2017., str. 155.

⁴ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2017)0228.

⁵ SL C 75, 26.2.2016., str. 49.

⁶ SL C 56E, 26.2.2013., str. 54.

⁷ SL C 168E, 14.6.2013., str. 72.

- uzimajući u obzir radni dokument službi Komisije naslovljen „O provedbi 6. cilja političkih smjernica Komisije o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvi važni koraci prema strategiji o ozljeđenima” (SWD(2013)0094),
- uzimajući u obzir zaključke Vijeća od 8. lipnja 2017. o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette iz ožujka 2017.,
- uzimajući u obzir paket Europa u pokretu, koji je Komisija objavila 31. svibnja 2017., koji obuhvaća skup od osam zakonodavnih inicijativa s posebnim naglaskom na cestovnom prometu,
- uzimajući u obzir Rezoluciju Opće skupštine Ujedinjenih naroda 70/260 od 15. travnja 2016. naslovljenu „Poboljšanje globalne sigurnosti u cestovnom prometu”,
- uzimajući u obzir članak 52. Poslovnika,
- uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača (A8-0330/2017),
 - A. budući da svake godine na europskim cestama smrtno strada oko 25 500 osoba, a oko 135 000 osoba zadobije teške ozljede, potrebno je u suradnji s državama članicama poduzeti veći broj, među ostalim učinkovitijih mjera ako se želi postići cilj „Vizija nula”, odnosno da nema poginulih u prometu;
 - B. budući da sigurnost u cestovnom prometu ovisi o tri faktora: o vozilu, infrastrukturi i ponašanju vozača te su stoga za poboljšanje sigurnosti prometa na cestama neophodne mjere u sva tri područja, a učinkovite mjere trebale bi se poduzeti u području aktivne i pasivne sigurnosti vozila;
 - C. budući da se prosječna starost osobnih automobila, lakih gospodarskih vozila i teških teretnih vozila u EU-u konstantno povećava i sad je iznad 10 godina; budući da starost vozila ima izravan utjecaj na posljedice prometne nesreće i pretrpljene ozljede;
 - D. budući da se sustavima za pomoć u vožnji povećava sigurnost vozila te se osobama smanjene pokretljivosti i starijim osobama također omogućuje sigurno i aktivno sudjelovanje u cestovnom prometu;
 - E. budući da se inteligentnim sustavima za vožnju smanjuje zagušenje prometa i vozači upozoravaju o opasnostima na ruti te tako doprinose smanjenju rizika od nesreća;
 - F. budući da prijelaz na potpuno samostalna vozila rapidno napreduje te da je općenito sigurnost prometa na cestama hitno pitanje, Komisija mora najkasnije do prvog tromjesečja 2018. predložiti reviziju Uredbe o općoj sigurnosti; budući da daljnje odgode ni u kojem slučaju nisu prihvatljive;
 - G. budući da se 38 % svih smrtnih slučajeva dogodi u urbanim područjima te u njima često sudjeluju nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu, države članice trebale bi u planiranju gradskog prometa u obzir uzeti nezaštićene sudionike u cestovnom prometu i poboljšati postupanje prema njima kad je riječ o načinima prijevoza kao što su automobili i autobusi; budući da bi Komisija trebala predstaviti svoju reviziju Uredbe o zaštiti pješaka;

H. budući da postoji jasna veza između sigurnosti prometa na cestama i uvjeta rada profesionalnih sudionika u cestovnom prometu;

Opći zahtjevi

1. ističe da bi države članice trebale provoditi učinkovite i redovite kontrole vozača jer su glavni uzroci nesreća i dalje brzina neprilagođena uvjetima vožnje i prekomjerna brzina, odvraćanje pozornosti i vožnja pod utjecajem alkohola ili droga i prevelik umor te stoga:
 - (a) poziva Komisiju da odredi postotak vozila kategorija M1 i N1 koja će se kontrolirati;
 - (b) poziva Komisiju da uvede stroži nadzor nad ispravnom provedbom obveznih ograničenja radnog vremena i razdoblja odmora za vozače koji su profesionalni sudionici u cestovnom prometu;
 - (c) poziva države članice da pojačaju razmjenu najboljih praksi, osobito onih koje su povezane s inteligentnim strategijama provedbe te da predvide odvraćajuće kazne za počinitelje;
2. napominje da se oko 25 % svih smrtnih slučajeva u prometu u EU-u godišnje dogodi zbog konzumacije alkohola; stoga poziva Komisiju da ocijeni moguću dodanu vrijednost usklađivanja koncentracije alkohola u krvi diljem EU-a na 0,0 % za nove vozače u prve dvije godine nakon stjecanja vozačke dozvole i za profesionalne vozače te pozdravlja politiku nulte tolerancije nekih država članica za vožnju u alkoholiziranom stanju;
3. apelira na Komisiju da, imajući na umu da je malteško predsjedništvo 29. ožujka 2017. izdalo Izjavu iz Vallette o poboljšanju sigurnosti na cestama, u novu strategiju za sigurnost prometa na cestama za razdoblje 2020. – 2030. uključi nove ciljeve kako bi se broj teških ozljeda na cestama u EU-u smanjio za pola;
4. poziva države članice da znatno poboljšaju stanje cestovne infrastrukture redovitim i učinkovitim održavanjem, među ostalim održavanjem prometnih znakova i signalno-sigurnosnih sustava, i odgovarajućom modernizacijom kako bi se mogle suočiti s obujmom prometa te da uvedu inovativne mjere kojima se jamči potpuna funkcionalnost i poboljšava interoperabilnost sustava za pomoć u vožnji, a rezultat će biti takozvana pametna infrastruktura; poziva Komisiju da uspostavi mehanizam kojim se osigurava da europska cestovna infrastruktura ostane u odgovarajućem stanju;
5. ističe da prilagodba infrastrukture (kao što su određene vrste zaštitnih ograda ili uspornika) može ponekad prouzročiti ili pogoršati određene nesreće, osobito kad u njima sudjeluju motocikli na dva kotača; stoga poziva Komisiju da predloži mjere za standardizaciju kojima bi se mogli ukloniti nedostatci;
6. primjećuje da brojni vozači nisu svjesni nužnosti i načina formiranja puta za vozila hitne pomoći na autocestama te stoga poziva Komisiju da uspostavi zajedničke standarde za stvaranje takvih putova i da pokrene europsku kampanju za podizanje razine osviještenosti;
7. primjećuje da polovicu svih smrtnih slučajeva pješaka i biciklista u prometnim

nesrećama čine osobe starije od 65 godina te da su nesreće na cestama najčešći uzrok smrti među mladima; stoga poziva države članice da starijim osobama i mladim vozačima omoguće sigurnije sudjelovanje u cestovnom prometu razvojem dobro oglašenih programa kojima će se spriječiti opasnost od nesreća povezanih s dobi;

8. napominje da su u 51 % slučajeva žrtve prometnih nesreća sa smrtnim ishodom u cestovnom prometu u urbanim područjima pješaci i biciklisti te stoga potiče gradove da u svoje planove mobilnosti uvedu ciljeve za smanjenje broja nesreća na cestama i prometnih nesreća; također poziva države članice da u većoj mjeri u obzir uzmu nezaštićene sudionike u prometu rješavanjem kritičnih točaka na kojima se događaju nesreće te izgradnjom i održavanjem sigurnije pješačke i biciklističke infrastrukture ili proširenjem i modernizacijom postojeće infrastrukture da se istodobno pobrinu za bolje označivanje; poziva Komisiju da uz osiguranje dostupnosti postojećih programa financiranja poduzme daljnje mjere na razini EU-a kako bi se olakšalo opće poboljšanje biciklističke infrastrukture te da predviđa obvezno uvođenje novih tehnologija aktivne i pasivne sigurnosti vozila kojima će se prije svega štititi nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu;
9. napominje da neki biciklisti ne poznaju prometne propise i/ili ih ne poštuju zbog čega ponekad dođe do situacija u kojima je ugrožena njihova sigurnost i sigurnost ostalih sudionika u cestovnom prometu; poziva Komisiju da razmotri prijedlog kojim bi se poticala sigurnija vožnja bicikla, a time bi se omogućilo nesmetano povezivanje s drugim načinima urbane mobilnosti;
10. potiče operatore inteligentnih prometnih sustava i javnog prijevoza da nastave razvijati tehnologije za vozila kojima se vozači potiču na prijelaz na sigurnije načine prijevoza kad ulaze u urbana područja;
11. primjećuje da su nova prijevozna sredstva kao što su električni bicikli i druga električna prijevozna sredstva sve popularnija; stoga poziva Komisiju da bez odgode preispita sigurnosne zahtjeve za takva vozila te da uz poštovanje načela supsidijarnosti podnese prijedloge za njihovu sigurnu integraciju u cestovni prijevoz;
12. napominje da bi se razvojem i uvođenjem sigurnosnih sustava trebala jamčiti sigurnost cestovnog prometa i da je za taj proces potrebno određeno razdoblje prilagodbe; stoga poziva Komisiju da u obzir uzme vrijeme potrebno za njihov razvoj prije nego što se počnu primjenjivati posebni tehnički propisi;
13. podsjeća da su prijevare s brojačem kilometara i dalje neriješen problem, osobito na tržištu rabljenih automobila, kako je Europska komisija navela u svojoj studiji o funkcioniranju tržišta rabljenih automobila iz perspektive potrošača; apelira na Komisiju i države članice da učinkovitim mjerama i zakonodavstvom riješe pitanje neovlaštenih zahvata na brojačima kilometara ili manipuliranja njima;
14. napominje da je mogućnost za nesreće tim veća što je više vozila na cesti; stoga poziva države članice i Komisiju da promiču kolektivnu i zajedničku mobilnost, osobito u urbanim područjima, kako bi se smanjio vozni park na cestama kao i mjere za povećanje udjela bicikala i vozila kojima upravljaju profesionalni vozači;
15. ističe da se obvezna oprema u vozilu razlikuje među državama članicama i stoga poziva Komisiju da na razini EU-a sastavi popis predmeta koji se obvezno moraju nalaziti u

vozilu;

16. smatra da bi EU i njegovi istraživački centri trebali imati vodeću ulogu u razvoju autonomnih vozila jer će ona revolucionirati automobilski sektor, posebno kad je riječ o sigurnosti prometa na cestama, s obzirom na to da se očekuje da će svake godine spasiti na tisuće života i doprinijeti digitalizaciji unutarnjeg tržišta;

Sustavi za pomoć u vožnji u svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama

17. ističe da zbog ljudske pogreške ili interakcija ljudske pogreške s vozilom i/ili infrastrukturom dolazi do oko 92 % svih nesreća i da bi stoga trebala biti obvezna ugradnja samo onih sigurnosnih sustava za pomoć u vožnji za koje je znanstveno dokazano da znatno doprinose povećanju sigurnosti prometa na cestama, koji imaju povoljan omjer troškova i koristi te koji su spremni za stavljanje na tržište; povrh toga, smatra da povećanje kupovne cijene koje iz toga proizlazi ne bi trebalo biti toliko nerazmjerne da si ih kupci koji namjeravaju kupiti takva vozila ne mogu priuštiti te da bi sustave za pomoć u vožnji koji su bitni za sigurnost prometa na cestama trebalo redovito provjeravati;
18. poziva Komisiju da pri provedbi nadzora nad tržištem automobila ispita navedene sigurnosne sustave;
19. smatra da se korist od poboljšanih sigurnosnih standarda i opreme može ostvariti samo ako se postojeće i buduće odredbe zaista primjenjuju i provode; u tom pogledu poziva da se na europskoj razini poveća nadzor nad homologacijskim tijelima i tehničkim službama u Uniji; osim toga, poziva na veći i neovisniji post-tržišni nadzor vozila na cestama u cijeloj Uniji kako bi se osiguralo da su ona i dalje uskladena s kriterijima sigurnosti;
20. ističe da bi europski potrošači trebali biti u mogućnosti računati na brze, odgovarajuće i koordinirane korektivne mjere u slučajevima kad se utvrde nesukladnosti, uključujući po potrebi povlačenje vozila na razini Unije; smatra da bi gospodarski subjekti trebali biti odgovorni za svaku štetu prouzročenu vlasnicima predmetnih vozila zbog nesukladnosti ili nakon povlačenja vozila;
21. poziva Komisiju i države članice da poboljšaju razinu sigurnosti postojećih vozila u upotrebi te da podupiru razvoj i inovacije kojima će se poboljšati sigurnost automobila koji su već u upotrebi poticanjem naknadne ugradnje ekonomičnih sustava sigurnosti na cestama koji vozačima pomažu da bolje reagiraju u opasnim situacijama kao i promicanjem takve ugradnje;
22. poziva proizvođače i operatore:
 - (a) da stanje aktivacije svakog sustava za pomoć u vožnji učine uočljivim vozaču;
 - (b) da u sustave koji se mogu isključiti ugrade mehanizam za isključivanje s dva stupnja, pri čemu vozač prvo može isključiti samo signal za upozorenje, a tek u drugom stupnju deaktivirati sam sustav;
 - (c) da se pobrinu za to da se nakon svakog ponovnog pokretanja vozila sustav za pomoć u vožnji ponovno aktivira; i

- (d) da uvedu politiku određivanja cijena kojom će se potrošači potaknuti na odabir vozila opremljenih sigurnosnim sustavima i sustavima za pomoć u vožnji;
23. naglašava da bi se upozorenja trebala dovoljno razlikovati tako da se odmah može prepoznati na koji se sustav pomoć odnosi te da ta upozorenja trebaju biti takva da ih jednostavno uočavaju starije osobe, osobe s invaliditetom poput osoba s oštećenjem sluha i/ili vida i osobe smanjene pokretljivosti; stoga poziva uključene strane da utvrde odgovarajuće jedinstvene standarde s mogućnošću rješenja karakterističnih za operatora;
24. pozdravlja činjenicu da gotovo svi automobili koji se testiraju u okviru europskog programa za ocjenu sigurnosti novih automobila za potrošače (Euro NCAP) dobivaju pet zvjezdica i da se većina proizvođača automobila uspješno suočila s izazovom ispunjavanja novih zahtjeva Euro NCAP-a; primjećuje, međutim, da se u okviru Euro NCAP-a ne testiraju svi modeli automobila koji se prodaju u Europi i da se svi automobili iste vrste ne prodaju s jednakim specifikacijama, što može biti nejasno za potrošače te stoga predstavlja razinu povjerenja u vozilo koja u usporedbi sa stvarnim performansama kupljenog modela nije utemeljena; zato podsjeća na važnost snažnog temeljnog standarda za obvezne sigurnosne zahtjeve kojima se jamči da je sva potrebna sigurnosna oprema prisutna u cijelom voznom parku koji se koristi i prodaje u Europskoj uniji;
25. smatra da bi Euro NCAP trebao uvijek odražavati aktualno stanje sigurnosti određenog modela automobila te ga potiče da u ocjenjivanju sigurnosti novih vozila bude ambiciozniji od minimalnih zahtjeva utvrđenih u zakonodavstvu i da u obzir uzme ažurirane minimalne zakonske zahtjeve kako bi se dalje poticao razvoj vozila koja jamče visoke standarde sigurnosti na cestama tako da Europa ostane ambiciozna i djeluje kao svjetski lider u području sigurnosti automobila;
26. poziva Komisiju da zajedno s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) doneše standarde kako bi se na međunarodnoj razini postigla sukladnost i kako bi se istovremeno izuzeća iz obveze ugradnje sustava za pomoć u vožnji ograničila na najmanji mogući broj radi poboljšanja opće sigurnosti na cestama; povrh toga, ističe da bi proizvođači trebali izraditi jasne informativne materijale koji bi vozačima pomogli da bolje razumiju različite sustave za pomoć u vožnji i načine njihova funkciranja;
27. poziva na usklađeni, europski pristup kojim se u obzir uzima sve postojeće međunarodno i nacionalno zakonodavstvo i jamči njegova komplementarnost;
28. poziva Komisiju da istraži sudjelovanje vozila posebne namjene u nesrećama u urbanim područjima i, po potrebi, iz obveze ugradnje sustava za pomoć u vožnji ukloni postojeća izuzeća;
29. naglašava da obuka vozača treba obuhvaćati redovite i dodatne programe osposobljavanja za korištenje obveznog mehanizma za pomoć u vožnji, pri čemu posebnu pozornost treba pridati starijim osobama i osobama smanjene pokretljivosti; apelira na auto škole, s jedne strane, da u svoje osposobljavanje polaznika uključe pitanja povezana s radom tih sustava i, s druge strane, da stjecanje vozačke dozvole povežu s provedenim stručnim i praktičnim osposobljavanjem na cesti;
30. napominje da se finansijskim poticajima, na primjer poreznim poticajima ili potporama

za osiguranje, za mjere poput ugradnje dodatnih sigurnosnih sustava za pomoć u vožnji u nove ili rabljene automobile ili njihova uključivanja u osposobljavanje vozača, može olakšati uvođenje na tržište vozila s naprednim sigurnosnim značajkama; poziva države članice da razmotre uvodenje takvih mehanizama;

31. poziva Komisiju da od sudionika na tržištu zahtijeva da se pobrinu za primjenu otvorenih standarda i sučelja kojima će se dodatno poboljšati interoperabilnost kako bi se na temelju pristupa relevantnim podacima o vozilima i sustavima, uključujući njihova ažuriranja, svakom kvalificiranom stručnjaku omogućilo provođenje neovisnih testiranja, uz poštovanje vlasničkih podataka i intelektualnog vlasništva;
32. napominje da bi se trebala zajamčiti visoka razina zaštite i čuvanja podataka u smislu Uredbe (EU) 2016/679 (Opća uredba o zaštiti podataka) i prava na zaštitu privatnosti i osobnih podataka kao i visoka razina IT sigurnosti kako bi se izbjegli novi rizici od nesreća prouzročenih daljinskim upravljanjem ugrađenim sustavima ili problemi povezani s kompatibilnošću; preporučuje da se istraži načelo vlasništva nad podacima;
33. naglašava važnost korištenja informacija o pouzdanom položaju i vremenu koje omogućuju satelitski sustavi za određivanje položaja te primjene sustava EGNOS/GNSS na aktivnu sigurnost na cestama; poziva na poduzimanje dodatnih npora kako bi se u okviru sustava EGNOS/GNSS postigla točnost aktivne sigurnosti na cestama od manje od jednog metra da bi se sposobnost sustava za smanjenje brzine vozila promijenila u sposobnost sustava za automatsku intervenciju i promjenu putanje vozila; poziva na promicanje povećane sigurnosti na cestama integriranjem podataka EGNOS-a i GNSS-a u sustave za nadzor ugrađene u vozila;

Sigurnosne mjere za sprečavanje nesreća

34. pozdravlja činjenicu da su od studenog 2015. sustavi kočenja u slučaju nužde obvezni za sve nove kamione i autobuse u EU-u, no poziva Komisiju da propiše obvezu ugradnje automatskog sustava kočenja u slučaju nužde koji prepoznaje pješake, bicikliste, laka vozila s dva kotača i motocikliste, u automobile, laka gospodarska vozila, autobuse i posebno u teška teretna vozila jer imaju veliki potencijal za sprečavanje prometnih nesreća na cestama zbog snažnog samostalnog kočenja te stoga i kraćeg zaustavnog puta;
35. poziva na sigurniji dizajn prednjeg dijela teških teretnih vozila, što je povezano s boljom vidljivošću pješaka i biciklista, kao i na prepreke za sprečavanje sudara i ublažavanje posljedica sudara;
36. poziva na obveznu ugradnju pametnih sustava za reguliranje brzine koji se mogu isključiti i koji pokazuju ograničenja brzine, znakove za zaustavljanje i semafore te koji pomažu vozačima da ne prekoračuju ograničenja brzine; poziva države članice da se pobrinu za održavanje besprijekornog stanja prometnih znakova te dobru čitljivost oznaka na kolniku i prometnih znakova; naglašava da je za pravilan rad pametnih sustava za pomoć potrebno imati ažurirane mrežne cestovne karte s aktualnim oznakama ograničenja brzine;
37. ističe da za poboljšanje sigurnosti prometa na cestama ostale sudionike u prometu treba bolje upozoriti na usporavanje vozila jasno vidljivim svjetlosnim signalima na vozilima i očekuje obvezno korištenje pokazivača kočenja u slučaju nužde u obliku treperećeg

svjetla kočnice ili treperećih svjetala koja ukazuju na opasnost;

38. naglašava da bi zbog važnosti za sigurnost prometa na cestama trebao biti obvezan sustav upozorenja o nemamjernom napuštanju prometne trake koji se može isključiti te koji samo ne upozorava, nego se i aktivira se na odgovarajući način, ne sprečavajući pritom vozača da izravno djeluje; napominje da je za uporabu tog sustava upozoravanja nužno održavanje oznaka na kolniku u stanju u kojem su jasno prepoznatljivi;
39. naglašava da je povećanje izravnog vidnog polja vozača u teškim teretnim vozilima i autobusima te smanjenje ili uklanjanje mrtvih kutova od ključne važnosti za poboljšanje sigurnosti tih vozila u cestovnom prometu; stoga poziva Komisiju da propiše obvezne ambiciozne diferencirane standarde za izravno vidno polje i obveznu ugradnju prednjih, bočnih i stražnjih kamera, senzora i sustava za pomoć pri skretanju te napominje da bi te mjere trebale biti u skladu s Direktivom (EU) 2015/719 i da ne bi trebale dovesti do prekoračenja rokova za provedbu utvrđenih u toj Direktivi;
40. naglašava da je potrebno osigurati preduvjete za ugradnju uređaja za blokadu vozila u slučaju alkoholiziranosti i sustava nadzora odvraćanja pozornosti vozača i njegove budnosti te poziva na upotrebu uređaja za blokadu vozila kao mjeru rehabilitacije za profesionalne vozače i vozače koji su prouzročili prometnu nesreću pod utjecajem alkohola te su zato bili kažnjeni zbog kaznenog djela upravljanja vozilom u alkoholiziranom stanju;
41. primjećuje da su kamioni sudjelovali u 15 % prometnih nesreća sa smrtnim ishodom te da svake godine oko 1000 nezaštićenih sudionika u prometu smrtno strada u prometnim nesrećama u kojima sudjeluju kamioni; stoga poziva Komisiju da za kamione ubrza obvezno uvodenje ambicioznih diferenciranih standarda za izravno vidno polje, inteligentnih sustava za reguliranje brzine te naprednih sustava za automatsko kočenje u slučaju nužde kojima se omogućuje uočavanje biciklista i pješaka;

Sigurnosne mjere za ublažavanje posljedica nesreća

42. primjećuje da je pritisak u gumama od velike važnosti za sigurnost prometa na cestama i potrošnju goriva kao i za emisije; stoga poziva Komisiju da propiše obveznu ugradnju sustava za praćenje pritiska u gumama; poziva Komisiju i da u zakonodavstvo EU-a prenese izmjene sustava za praćenje pritiska u gumama usmjerene na postizanje učinkovitosti u stvarnim uvjetima i dogovorene u okviru UNECE-a;
43. smatra da je za sva prednja sjedala u svim vozilima te za stražnja sjedala u vozilima kategorije M1 i N1 potrebno uvesti obvezu ugradnje intelligentnih podsjetnika za sigurnosni pojaz;
44. smatra da je važno da ugradnja sustava za automatizirano podešavanje sigurnosnog pojasa bude obvezna kako bi se izbjegle ozljede vrata;
45. poziva Komisiju da od 2019. proširi obvezu ugradnje sustava eCall u motocikle, teška teretna vozila i autobuse te da se pobrine za to da je taj sustav dostupan za naknadnu ugradnju kako bi se obuhvatio što je moguće veći broj vozila na cesti;
46. traži točne i pouzdane statističke podatke o prometnim nesrećama diljem EU-a, uključujući statističke podatke o uzrocima nesreća i izloženosti te popis ozljeda i žrtava u prometnim nesrećama i primjećuje da bi pritom od posebne koristi bio sustav

bilježenja podataka u kojem bi podaci morali biti anonimni te bi se trebali koristiti isključivo u svrhu istraživanja nesreća;

47. poziva na to da se diljem EU-a prikupe podaci o putnicima koji su smrtno stradali ili zadobili ozljede zbog razloga koji nisu povezani sa sudarom; napominje da nema dostupnih podataka o žrtvama toplinskog udara u vozilu;
 48. poziva na bolje sigurnosne propise u slučaju požara za autobuse s različitim vrstama pogona, uključujući autobuse na stlačeni prirodni plin, radi maksimalne zaštite sigurnosti putnika;
 49. primjećuje da bi redizajnirani uređaj za zaštitu od prednjeg podlijetanja za kamione mogao smanjiti broj smrtnih slučajeva u frontalnim sudarima automobila i kamiona za 20 %; poziva Komisiju da za sve nove kamione predviđi obveznu ugradnju uređaja za zaštitu od prednjeg podlijetanja koji bolje apsorbiraju energiju;
 50. poziva na obvezu ispitivanja čelnog i bočnog sudara te udara stražnjim dijelom automobila za
 - (a) terenska vozila (SUV-ove) s povišenim sjedalima i teža od 2 500 kg; i
 - (b) vozila na električni pogon i vozila s ostalim novim pogonskim tehnologijama;
 51. poziva Komisiju i da ažurira zahtjeve za ispitivanje za pasivne sigurnosne sustave motornih vozila kako bi se obuhvatila zaštita svih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu u frontalnom sudaru i udaru stražnjim dijelom vozila, uključujući ne samo pješake već i bicikliste;
 52. poziva Komisiju da tržištu osigura dovoljno i realistično razdoblje za prilagodbu tim mjerama;
 53. naglašava da Direktiva (EU) 2015/719 o masama i dimenzijama teških teretnih vozila ima veliki potencijal za poboljšanje sigurnosti kamiona; poziva Komisiju da ubrza rad na toj Direktivi i da bez odgode iznese svoju procjenu;
- o
o o
54. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji te vladama i parlamentima država članica.