

P7_TA(2011)0408

Varnost v cestnem prometu v Evropi

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 27. septembra 2011 o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020 (2010/2235(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporočila Komisije "Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu" (KOM(2009)0279),
- ob upoštevanju bele knjige Komisije "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu" (KOM(2011)0144),
- ob upoštevanju sporočila Komisije "Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020" (KOM(2010)0389),
- ob upoštevanju sklepov Sveta z dne 2. in 3. decembra 2010 k sporočilu Komisije "Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020" (16951/10),
- ob upoštevanju študije Komisije¹ o oceni tretjega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu,
- ob upoštevanju mnenja Odbora regij "Usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020" (CdR 296/2010),
- ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega sveta "Evropski prostor varnosti v cestnem prometu (CESE 539/2011)",
- ob upoštevanju resolucije generalne skupščine Združenih narodov z dne 10. maja 2010 o izboljšanju varnosti v cestnem prometu v svetu (64/255),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 29. septembra 2005 o Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu: razpolovitev števila prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010: deljena odgovornost²,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 27. aprila 2006 o varnosti v cestnem prometu: sistem "eCall" za vse³,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 18. januarja 2007 o Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu – vmesni pregled⁴,

¹ Priprava akcijskega programa za varnost v cestnem prometu v Evropi za obdobje 2011–2020.

² UL C 227 E, 21.9.2006, str. 609.

³ UL C 296 E, 6.12.2006, str. 268.

⁴ UL C 244 E, 18.10.2007, str. 220.

- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 23. aprila 2009 o akcijskem načrtu za inteligentne prometne sisteme¹,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 23. aprila 2009 o akcijskem načrtu za mobilnost v mestih²,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 18. maja 2010 o kaznih, določenih za resne kršitve socialnih predpisov v cestnem prometu³,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2010 o trajnostno naravnani prihodnosti prometa⁴,
 - ob upoštevanju člena 48 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A7-0264/2011),
- A. ker je v Evropski uniji v letu 2009 v nesrečah v cestnem prometu življenje izgubilo več kot 35 000 ljudi, 1 500 000 pa je utrpelo poškodbe,
 - B. ker je s statističnega vidika treba k vsaki nesreči s smrtnim izidom prišteti še štiri nesreče, ki povzročijo trajno invalidnost, 10 nesreč, ki povzročijo hude poškodbe, in 40 nesreč z lažjimi poškodbami,
 - C. ker letni družbeni stroški nesreč v cestnem prometu po ocenah znašajo 130 milijard EUR,
 - D. ker do konca leta 2010 ni bil uresničen cilj za razpolovitev števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, zastavljen v tretjem akcijskem programu, čeprav se je občutno zmanjšalo število smrtnih žrtev v prometu v EU,
 - E. ker je družba v EU še vedno razmeroma neobčutljiva za nesreče v cestnem prometu in ker nesreče vsako leto zahtevajo toliko žrtev kot strmoglavljenje 250 srednje velikih potniških letal,
 - F. ker si je po eni strani treba vedno bolj prizadevati za dodatno zmanjšanje števila žrtev prometnih nesreč, po drugi strani pa je treba zagotoviti, da ob zmanjšanju skupnega števila žrtev ne bi prišlo do upada zanimanja za to področje,
 - G. ker je celotna družba odgovorna za varnost v cestnem prometu,
 - H. ker je bilo v celoti izvedenih komaj 27,5 % ukrepov, predvidenih v tretjem akcijskem programu, in ker so potemtakem potrebni bistveno bolj ambiciozni cilji in ukrepi za večjo varnost v cestnem prometu, kot jih je doslej predlagala Komisija,
 - I. ker zakonodajni okvir za uredbe in direktive na podlagi znanstvenih podatkov še ni v celoti izkoriščen in ker lahko izvajanje evropske zakonodaje pripomore k reševanju življenj,
 - J. ker so bili že sprejeti številni zakonodajni ukrepi za izboljšanje varnosti v cestnem

¹ UL C 184 E, 8.7.2010, str. 50.

² UL C 184 E, 8.7.2010, str. 43.

³ UL C 161 E, 31.5.2011, str. 58..

⁴ Sprejeta besedila, P7_TA(2010)0260.

prometu, kot je Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, in ki bodo začeli veljati v naslednjih nekaj letih,

- K. ker Komisiji pred iztekom tretjega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu ni uspelo predložiti osnutka novega akcijskega programa,
- L. ker je verjetnost za nesrečo s smrtnim izidom v cestnem prometu glede na kilometre pri pešcih 9-krat višja kot pri potnikih v osebni avtomobilu, pri kolesarjih 7-krat višja in pri motoristih 18-krat višja,
- M. ker se 55 % nesreč s smrtnim izidom zgodi na podeželskih cestah, 36 % na mestnih območjih in 6 % na avtocestah,
- N. ker predstavljajo prometne nesreče ob upoštevanju vsakodnevnih potovanj na delo in z dela 60 % vseh delovnih nesreč s smrtnim izidom,
- O. ker se je število smrtnih žrtev na cestah stalno zmanjševalo, vendar pa število nesreč s smrtnim izidom med motoristi ostaja na enaki ravni, marsikje pa celo narašča,
- P. ker je javni potniški promet veliko varnejši kot promet z osebnimi vozili,
- Q. ker je mrtvi kot pri tovornjakih smrtno nevaren za kolesarje in pešce,
- R. ker se Evropska unija sooča z demografskimi spremembami in je treba zlasti upoštevati potrebe starejših po mobilnosti,
- S. ker novi tehnološki razvoj, na primer uvedba hibridnih vozil in motorjev na električni pogon, prinaša nove izzive za reševalce,
- T. ker mora biti izvajanje ukrepov usklajeno na evropski ravni in ravni držav članic ter regionalni in lokalni ravni,
- U. ker Direktiva 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture zahteva, da se preverjanje varnosti v cestnem prometu in inšpekcijski pregledi izvajajo kot del rednega vzdrževanja cest, ta direktiva pa se uporablja le za cestno infrastrukturo vseevropskega omrežja (TEN-T), zaradi česar stanje na številnih državnih in lokalnih cestah ostaja neregulirano,
- V. ker predstavljajo redni inšpekcijski pregledi vseh evropskih cest, ki jih izvajajo pristojni organi, bistveni element pri preprečevanju morebitnih nevarnosti za udeležence v prometu,
- W. ker so razpoložljivi podatki o vzrokih za nesreče in poškodbe bistvenega pomena za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, kot med drugim dokazujejo tudi projekti VERONICA,

Osnova

1. pozdravlja obravnavano sporočilo Komisije, vendar jo poziva, naj predloge do konca leta 2011 preoblikuje v celovit akcijski program, ki bo vseboval natančen seznam ukrepov z jasnimi časovnimi razporedi za njihovo izvajanje, instrumente spremljanja za redni nadzor učinkovitosti ukrepov ter določbo o vmesni oceni;

2. odobrava mnenje Komisije, da je za večjo varnost v cestnem prometu nujen povezan, dosleden in celovit pristop, in poziva, da je treba vprašanja varnosti v cestnem prometu vključiti v vsa zadevna področja politik, kot so izobraževalna, zdravstvena, okoljska in socialna politika ter policijsko in pravosodno sodelovanje;
3. poziva Komisijo, naj izboljša okvirne pogoje za varnejši in okolju prijaznejši prevoz, kot so hoja, kolo, avtobusni ali železniški prevoz, da bi spodbudili njihovo uporabo;
4. predlaga, naj se do leta 2014 prednostno imenuje koordinator EU za varnost v cestnem prometu, vključen v Evropsko komisijo, ki naj:
 - kot priznana oseba na področju varnosti v cestnem prometu s svojimi izkušnjami, strokovnim znanjem in sposobnostmi promovira sedanje projekte na področju varnosti v cestnem prometu ter daje pobude za nove, inovativne projekte;
 - usklajuje ukrepe za varnost v cestnem prometu v okviru Komisije in med državami članicami;
 - na visoki politični ravni pospešuje pripravo, izvajanje in uveljavljanje učinkovitih in celovitih politik varnosti v cestnem prometu v skladu s cilji EU;
 - nadzoruje posebne projekte, kot so usklajevanje kazalnikov, podatkov in v čim večji meri nacionalnih projektov za varnost v cestnem prometu;
 - spodbuja izmenjavo najboljših praks in izvajanje določb o varnosti v cestnem prometu v sodelovanju z vsemi zainteresiranimi stranmi, državami članicami ter njihovimi regionalnimi in lokalnimi organi;
 - posreduje med ustreznimi političnimi in akademskimi ravnmi, da se omogoči večdisciplinaren pristop;
5. poziva Komisijo, naj vzpostavi forum za sodelovanje, kjer bi lahko tožilci, organi kazenskega pregona, združenja za pomoč žrtvam in centri za nadzor varnosti v cestnem prometu izmenjevali informacije o najboljših praksah in tesneje sodelovali za boljše izvajanje zakonodaje o varnosti v cestnem prometu tako na nacionalni kot tudi na nadnacionalni ravni;
6. poudarja, da se je treba zlasti osredotočiti na dosledno izvajanje in učinkovitejše izvrševanje že sprejete zakonodaje in ukrepov, pri čemer opozarja, da na ravni EU še niso bile izkoriščene vse možnosti za zakonodajne ukrepe;
7. obžaluje, da se je proračun EU za ukrepe na področju varnosti v cestnem prometu v zadnjih letih znatno zmanjšal, in poziva Komisijo, naj ta trend obrne;
8. v celoti podpira cilj, da se do leta 2020 prepolovi število vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU glede na leto 2010, in zato poziva k določitvi jasnih in merljivih ciljev za to obdobje, da se v cestnem prometu zlasti zmanjša število:
 - smrtnih žrtev prometnih nesreč med otroki, mlajšimi od 14 let, za 60 %,
 - smrtnih žrtev prometnih nesreč s trčenjem med pešci in kolesarji za 50 %,

- oseb s hudimi telesnimi poškodbami za 40 %, in sicer na podlagi enotne opredelitve EU, ki jo je treba hitro oblikovati;

Etični vidiki

9. poudarja, da ima vsak državljan EU pravico do individualne uporabe cest in varnosti v cestnem prometu, poleg tega pa je v prvi vrsti tudi sam s svojim vedenjem dolžan prispevati k tej varnosti; meni, da imajo javni organi in EU moralno in politično odgovornost za sprejemanje ukrepov in dejavnosti za reševanje tega družbenega problema;
10. poudarja svoje mnenje, da je nujna celovita in dolgoročna strategija, ki bo preseгла časovni načrt obravnavanega sporočila in katere cilj bo preprečiti vse smrtne žrtve v cestnem prometu ("prihodnost brez žrtev"); se zaveda, da to ni uresničljivo brez izčrpane uporabe tehnologije v cestnih vozilih in razvoja ustreznih omrežij za inteligentne prometne sisteme; poziva Komisijo, naj oblikuje osrednje elemente take strategije in jih predloži v naslednjih treh letih;
11. vztraja, da bi se spoštovanje življenja in človeka moralo odražati v skupnem kulturnem in etičnem procesu, v okviru katerega bi se cestam namenoma pripisala vloga človeške skupnosti;
12. uradno poziva Komisijo in države članice, naj tretjo nedeljo v novembru razglasijo za svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč, kot sta to že storili Organizacija združenih narodov in Svetovna zdravstvena organizacija, da bi povečali ozaveščenost javnosti glede tega vprašanja;

Preizkušene prakse in izvajanje nacionalnih načrtov

13. poziva Komisijo, naj bolj spodbuja izmenjavo znanja in preizkušenih praks med državami članicami, da jih bo mogoče v večji meri vključiti v nacionalne, regionalne in lokalne načrte za varnost v cestnem prometu, kar bo omogočilo vzpostavitev dejavnosti na čim trdnejši metodološki podlagi in prispevalo k vzpostavitvi evropskega prostora varnosti v cestnem prometu;
14. poziva Komisijo, naj oceni Evropsko listino o varnosti v prometu in spodbudi oblikovanje podobnih listin na regionalni in lokalni ravni;
15. poudarja, da jasni in merljivi cilji dodatno spodbujajo izboljšanje varnosti v cestnem prometu in so bistveni elementi za primerjavo napredka med državami članicami ter za spremljanje in oceno ukrepov za varnost v prometu; meni, da je treba poskusiti količinsko ovrednotiti prispevek posameznih držav članic pri doseganju ciljev do leta 2020; meni, da je treba ta prispevek uporabiti kot vodilo pri določanju prednostnih nalog za nacionalne politike o varnosti v cestnem prometu;
16. podpira Komisijo v njenih prizadevanjih, da države članice oblikujejo nacionalne načrte za varnost v cestnem prometu; poziva, da morata biti priprava in objava teh načrtov na podlagi usklajenih skupnih smernic obvezni; vendar poudarja, da je treba državam članicam prepustiti dovolj manevrskega prostora, da bodo lahko posamezne ukrepe, programe in cilje prilagodile nacionalnim razmeram;
17. poziva Komisijo, naj nemudoma določi posebno leto varnega gospodarskega cestnega

prometa;

18. poziva Komisijo, naj pripravi priročnik najboljših praks o zdravstveni pomoči poškodovancem na kraju prometne nesreče, da bi zagotovili hitrejšo in učinkovitejšo zdravstveno pomoč, ki je bistvenega pomena za preživetje najhujše poškodovanih oseb;
19. poziva Komisijo, naj skupaj s socialnimi partnerji pripravi strategijo za zmanjšanje števila nesreč med delavci na poti na delo in domov; poziva države članice in Komisijo, naj spodbujajo podjetja k pripravi načrtov za varnost v cestnem prometu; poziva Komisijo, naj stori vse v njeni moči, da bi zagotovila možnost izdajanja spričeval v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu tistim podjetjem, ki bodo uvedla načrte za varnost v cestnem prometu za svoje delavce;

Izboljšanje kazalnikov in podatkov

20. meni, da so kakovostni in primerljivi podatki, ki zajemajo vse udeležence v cestnem prometu, tudi kolesarje in pešce, bistvena podlaga za uspešno politiko na področju varnosti v cestnem prometu;
21. poziva Komisijo, naj pripravi študijo o ekonomskih in socialnih učinkih smrti in poškodb zaradi prometnih nesreč za družbo v državah članicah EU;
22. poziva Komisijo, naj do konca leta 2013 kot del projekta SafetyNet začne uporabljati dodatne usklajene kazalnike, s katerimi bo mogoče izboljšati spremljanje in smiselno primerjati napredek posameznih držav članic;
23. poziva Komisijo, naj do leta 2012 pripravi predlog za izboljšanje podatkov o vzrokih za nesreče in poškodbe, pa tudi anonimnih podatkov o obsegu poškodb in njihovih končnih posledicah; poleg tega poziva k podrobnim večdisciplinarnim raziskavam nesreč, ki naj se s podporo Evropske unije izvedejo na reprezentativnih prometnih področjih v vseh državah članicah;
24. poziva Komisijo, naj v dveh letih pripravi opredelitve izrazov "življenjsko nevarne poškodbe", "težje" in "lažje poškodbe", da bo mogoče primerjati ukrepe in njihove rezultate v državah članicah;
25. poziva k ustanovitvi pravega nadzornega urada EU za cestni promet, katerega naloga bo pripraviti povzetek obstoječih pobud za zbiranje podatkov, pripraviti predlog za izboljšanje izmenjave podatkov ter zbirati podatke iz obstoječih zbirk ter znanje, pridobljeno pri projektih EU, kot so SafetyNet, VERONICA in DaCoTa, ter poskrbeti, da bodo javno dostopni, razumljivi in se jih bo vsako leto posodabljal;
26. poziva države članice, naj spoštujejo veljavne zahteve za posredovanje podatkov in dosežejo dejanski napredek na področju izmenjave podatkov v primeru čezmejnih cestnoprometnih prekrškov; poziva države članice, naj uskladijo sisteme za zbiranje podatkov z uporabo programske opreme za prenos občutljivih podatkov v realnem času, ki naj bi bila uvedena leta 2014;

Področja ukrepanja

Izboljšanje usposabljanja in vedenja udeležencev v cestnem prometu

27. poudarja, da je prometna varnost v veliki meri odvisna od previdnosti, obzirnosti do drugih in medsebojnega spoštovanja ter upoštevanja veljavnih prometnih predpisov, kar je neposredno povezano s potrebo po sistematičnem izboljševanju kakovosti usposabljanja v avtošolah in s kakovostjo postopka za izdajo voznških dovoljenj;
28. meni, da bi moral imeti koncept vseživljenjskega učenja v okviru cestnega prometa pomembnejšo vlogo, zato podpira dejavnosti centrov varne vožnje, ki predstavljajo učinkovito obliko sistematičnega usposabljanja voznikov na vseh poklicnih in prostočasnih področjih; meni, da bi bilo treba programe prometne vzgoje in usposabljanja udeležencev v cestnem prometu začeti že zelo zgodaj v družini in v šoli, vanje pa bi bilo treba uvrstiti kolesarjenje, pešačenje in uporabo javnega prometa;
29. poziva k ukrepom za izboljšanje usposabljanja novih voznikov, kot je vožnja s spremstvom od 17. leta ali uvedba večstopenjskega modela za pridobitev voznškega dovoljenja, ki vsebuje praktično usposabljanje tudi po opravljeni izpitni vožnji; poleg tega poziva k uvedbi obveznega usposabljanja o varnosti v cestnem prometu za mlade in nove udeležence v cestnem prometu, da bodo pridobili praktične izkušnje pri spopadanju z različnimi nevarnimi situacijami;
30. poziva, da bi morali pri učenju vožnje kot enega glavnih sestavnih delov pri usposabljanju novih voznikov, s katerim je mogoče doseči in izboljšati varnost v cestnem prometu, večjo pozornost nameniti najpomembnejšim vzrokom smrti in hudih poškodb v cestnem prometu, kot so prevelika hitrost, vožnja po vplivom alkohola, mamil ali nekaterih zdravil, ki vplivajo na sposobnost za vožnjo, neuporaba varnostnih pasov ali druge varnostne opreme, kot so npr. čelade za dvokolesna vozila, uporaba mobilnih naprav med vožnjo ter utrujenost;
31. je prepričan, da je potrebno boljše izobraževanje novih voznikov o pomenu pnevmatik za varnost v cestnem prometu in upoštevanju osnovnih pravil za ustrezno vzdrževanje in uporabo pnevmatik; zato poziva države članice k ustreznemu in pravočasnemu izvajanju direktive o voznških dovoljenjih in njenih določb o obvezni vključitvi poznavanja pnevmatik ter osnovnega vzdrževanja avtomobila nasploh v preizkus o znanju vožnje;
32. meni, da bi med učnimi urami vožnje morali več pozornosti nameniti pojavu dvokolesnikov na motorni pogon in njihovi vidljivosti;
33. poziva, naj se pri usposabljanju voznikov in izvajanju voznških izpitov večjo pozornost nameni zavarovanju tovora pri prevozu z osebnimi vozili;
34. poziva k obveznim obnovitvenim tečajem prve pomoči, ki bi se jih vsakih 10 let udeleževali vsi imetniki voznškega dovoljenja;
35. spodbuja države članice, naj uvedejo posebne sisteme kazenskih točk za najnevarnejše prometne prekrške, ki najučinkoviteje dopolnjujejo denarne kazni;
36. predlaga vgradnjo alkoholnih ključavnic v vozila udeležencev v prometu, ki so bili že več kot enkrat obsojeni zaradi vožnje pod vplivom alkohola, kot ukrep za njihovo ponovno vključevanje;
37. poziva k obveznemu pregledu vida na vsakih 10 let za vse voznike kategorij A in B ter na vsakih 5 let za voznike, starejše od 65 let; poziva države članice, naj na podlagi statističnih

podatkov o nesrečah za posamezne starostne skupine uvedejo obvezne zdravstvene preglede za voznike določene starosti, da bi opredelili njihovo fizično, umsko in psihično sposobnost za nadaljnjo vožnjo;

38. poziva Komisijo, naj vsaka tri leta pripravi kampanje EU za varnost v cestnem prometu na določene teme in naj za te kampanje sistematično uporablja vse komunikacijske poti, ki so nastale z izvajanjem Evropske listine o varnosti v cestnem prometu;
39. poziva Komisijo, naj v okviru varnosti v cestnem prometu ukrepa glede števila smrtnih žrtev na nivojskih prehodih, kjer so nesreče pogosto posledica neustreznega vedenja udeležencev v cestnem prometu, kot so preveliko tveganje, pomanjkanje pozornosti in nerazumevanje prometnih znakov;

Usklajevanje in izvajanje cestnoprometnih predpisov

40. poziva k odločnim prizadevanjem za uskladitev oznak in pravil v cestnem prometu do leta 2013; poudarja, da je treba prometne znake ohranjati v dobrem stanju, da bodo jasno vidni, in jih pravočasno nadomestiti, če je to potrebno zaradi spremenjenih razmer;
41. poziva Komisijo, naj čim prej sprejme specifikacije inteligentnega prometnega sistema za prednostne ukrepe za varnost in zaščito v cestnem prometu, kot izhaja iz točk od (b) do (f) člena 3 Direktive 2010/40/EU o inteligentnih prometnih sistemih;
42. meni, da je izvajanje veljavnih predpisov osrednji steber politike EU za varnost v cestnem prometu; poziva k boljši izmenjavi podatkov med državami članicami o prekrških zoper prometne predpise v posameznih državah članicah in k pregonu tovrstnih storilcev v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo, ter v zvezi s tem poziva države članice, naj določijo letne nacionalne cilje za nadzor prekoračitve hitrosti, vožnjo pod vplivom alkohola ali drog ter uporabo varnostnih pasov in čelad, in naj odločno ukrepajo, da se bo tak nadzor izvajal;
43. izpostavlja pomembno vlogo evropske mreže prometnih policij TISPOL pri izmenjavi preizkušenih praks za izvajanje prometnih predpisov;
44. poudarja, da je za izvajanje socialnih predpisov v cestnem prometu (Uredba (ES) št. 561/2006 in Uredba (EGS) št. 3821/85) potreben usklajen in učinkovit pristop k nadzoru, ki je izjemno pomemben za varnost v cestnem prometu; zato ponovno poziva Komisijo, naj se odzove na zahteve, ki jih je Parlament predstavil v svoji resoluciji z dne 18. maja 2010 o kaznih, določenih za resne kršitve socialnih predpisov v cestnem prometu;
45. poziva Komisijo, naj pregleda zakonodajo o času vožnje in počitka, da bi voznikom tovornjakov na dolge razdalje omogočila, da svoj tedenski počitek preživijo doma, če to ne bo ogrozilo ciljev Evropske unije na področju varnosti v cestnem prometu; meni, da bi morali v celotni Evropski uniji uskladiti omejitve glede gibanja tovornega prometa;
46. pozdravlja sprejetje direktive o čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih s cestno varnostjo, ki predstavlja nadaljnji korak k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z jasno dodano vrednostjo na ravni EU; z zanimanjem pričakuje poročilo Komisije o izvajanju te direktive ter nove zakonodajne predloge za izboljšanje čezmejnega izvrševanja, ki bodo zajemali vse države članice;
47. poziva Komisijo, naj kot prvi korak podpre oblikovanje tehnik za prijetje voznikov pod

vplivom drog in zdravil, ki vplivajo na njihovo sposobnost za vožnjo, kot drugi korak pa naj predlaga zakonodajo EU za prepoved vožnje pod vplivom drog ali teh zdravil z učinkovitim izvajanjem;

48. poziva k uskladitvi meje za vsebnost alkohola v krvi v celotni EU; priporoča mejo 0 ‰ z nizko, znanstveno utemeljeno stopnjo tolerance za meritve pri neizkušenih voznikih prvi dve leti in ter ves čas za poklicne voznike;
49. poziva k uvedbi nadzornih sistemov, s katerimi bo mogoče sistematično ugotavljati tudi prekoračitve hitrosti motoristov in jih kaznovati;
50. poziva k vseevropski prepovedi proizvodnje, uvoza in distribucije sistemov, ki voznike opozarjajo na kontrole prometa (npr. naprave za opozarjanje na radarje in za motenje laserjev ali navigacijski sistemi, ki samodejno opozarjajo na kontrole prometa);
51. poziva, naj se na ravni celotne EU uvede prepoved pisanja, pošiljanja in branja sporočil SMS, elektronske pošte ali brskanja po spletu med vožnjo motornega vozila, kar bi morale države članice izvajati z uporabo najboljše razpoložljive tehnologije;
52. poziva Komisijo, naj v dveh letih pripravi zakonodajni predlog za usklajen pristop pri uporabi zimskih pnevmatik za osebna vozila, avtobuse in tovornjake v regijah EU, pri čemer je treba upoštevati ustrezne vremenske razmere v vsaki državi članici;
53. pričakuje, da bo Komisija do leta 2015 pregledala izvajanje tretje direktive o voznških dovoljenjih in jo uskladila s spreminjajočimi se razmerami, ter poziva, da je med drugim treba ustrezno upoštevati dejstvo, da zasebna raba vozil kategorije M1, katerih skupna masa presega 3,5 tone – predvsem avtomotov – dejansko ni več mogoča; poziva k temu, da bi bilo usposabljanje za vožnjo avtomotov, katerih skupna masa le malce presega 3,5 tone, mogoče ne le za osebe z voznškim dovoljenjem za kategorijo C, ki ga imajo vozniki gospodarskih vozil, ampak tudi za osebe z voznškim dovoljenjem za kategorijo B, ki ga imajo zasebni udeleženci v prometu;
54. odločno priporoča, naj odgovorni organi omejijo hitrost na 30 km/h v naseljih in na vseh enopasovnih cestah na mestnih območjih, ki nimajo ločene kolesarske steze, da bi učinkoviteje zaščitili šibkejše udeležence v prometu;

Vzpostavljanje varnejše infrastrukture v cestnem prometu

55. odločno podpira predlog Komisije, da bi načelno zagotovili finančno podporo EU za infrastrukturne projekte, ki so v skladu z direktivami EU o varnosti v cestnem prometu in varnosti tunelov, tudi za gradnjo cest nižje kategorije; v tem okviru poziva, naj se prizadevanja na obmejnih območjih osredotočijo predvsem na zmanjšanje števila zelo nevarnih odsekov, nevarnih točk in nivojskih prehodov;
56. ponovno poudarja, da dobro ohranjena cestna infrastruktura prispeva k zmanjšanju števila smrtnih žrtev in poškodb med udeleženci v cestnem prometu; poziva države članice, naj ohranjajo in razvijajo svojo cestno infrastrukturo z rednim vzdrževanjem in inovativnimi metodami, kot so inteligentne cestne oznake, ki kažejo varnostno razdaljo in smer vožnje, ter pasivno varnost cestne infrastrukture; poudarja, da je treba spoštovati standarde za označevanje, zlasti pri delu na cesti, saj so bistvenega pomena za večjo varnost v cestnem prometu;

57. poziva Komisijo in države članice, naj namenijo večjo pozornost zasnovi cest, podprejo izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov, ki so že na voljo, in spodbujajo raziskave, ki bodo snovalcem politik omogočile boljše razumevanje, kakšen naj bo razvoj cestne infrastrukture, ki je potreben za boljšo varnost v cestnem prometu, ter upoštevajo posebne potrebe starajočega se prebivalstva in šibkejših udeležencev v prometu;
58. pozdravlja dejstvo, da Komisija namenja pozornost najšibkejšim udeležencem v prometu (vozniki dvokolesnikov, pešci, itd.), pri katerih je število prometnih nesreč še vedno previsoko; poziva države članice, Komisijo in industrijo, naj pri zasnovi cestne infrastrukture in opreme upoštevajo potrebe tovrstnih udeležencev v prometu, da bodo zgrajene ceste varne za vse udeležence; poziva, da je treba v okviru načrtovanja in vzdrževanja cest v večji meri upoštevati infrastrukturne ukrepe za zaščito kolesarjev in pešcev, npr. ukrepe za ločevanje prometa, razširitev mreže kolesarskih stez in ureditev neoviranega dostopa ter prehodov za pešce;
59. poziva Komisijo, naj zagotovi večjo varnost na območjih z deli na cesti ter v ta namen oblikuje na evropski ravni čim bolj standardizirane smernice za načrtovanje in opremljanje teh območij, tako da se voznikom ne bo treba v vsaki posamezni državi soočati z novimi in neznanimi okoliščinami; poziva k oblikovanju smernic, ki morajo vsebovati ustrezno označevanje, odstranjevanje prvotnih oznak na cestah, uporabo zaščitnih ograj in pregrad, označevanje poteka voznega pasu z opozorilnimi svetili ali znaki in oznakami za ovinke, pri čemer se je treba izogibati zelo ostrim ovinkom in zagotoviti varnost v nočnem času;
60. poudarja, da so potrebne ustrezne cestne površine, ki povečujejo odpornost proti zdrsanju, izboljšujejo lastnosti v različnih podnebnih in vremenskih razmerah ter vidljivost in ki zahtevajo malo vzdrževanja ter tako povečujejo varnost infrastrukture za udeležence;
61. poziva k široki uporabi znakov, ki kažejo hitrost vozila v posameznem trenutku, in k prizadevanjem za večjo vidljivost in razumljivost teh znakov, pri čemer se je treba izogibati kombiniranju znakov, ki jih je težko razumeti;
62. poudarja, da je treba z vidika varnosti v cestnem prometu zagotoviti tudi izboljšanje nacionalne cestne infrastrukture, ki ni vključena v omrežje TEN-T, predvsem v tistih regijah EU, ki imajo infrastrukturo slabe kakovosti in nizko raven prometne varnosti;
63. poziva Komisijo, naj opredeli, države članice pa, naj izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje nesreč na lokalnih cestah, na podeželju in v predorih ter za zmanjšanje škode, ki jo povzročijo;
64. poziva Komisijo in države članice, naj svoje nacionalne, regionalne in lokalne organe pozovejo k taki zasnovi cest, ki ne predstavlja nevarnosti za dvokolesnike na motorni pogon; opozarja, da so običajne obcestne zaščitne ograje na evropskih cestah smrtno nevarne za motoriste, in poziva države članice, naj hitro ukrepajo (vključno z zamenjavo obstoječih zaščitnih ograj) in na nevarnih cestnih odsekih ojačajo spodnji in zgornji pas zaščitne ograje ter uporabijo tudi druge možne sisteme zaščitnih ograj, ki so skladni s standardom EN 1317, da bi zmanjšali posledice prometnih nesreč za vse udeležence v prometu; opozarja na nevarnost, ki jo za motoriste predstavljajo termakadamske zaplate, kjer je oprijem veliko slabši kot na običajnih asfaltnih cestiščih;
65. poziva Komisijo, naj si prizadeva za oblikovanje smernic za spodbujanje najboljših praks

pri ukrepih za umirjanje prometa, ki temeljijo na fizičnih in optičnih inovacijah, med drugim tudi z izvajanjem raziskovalnih in razvojnih projektov za umirjanje prometa, ki jih sofinancira EU, da bi zmanjšali število nesreč, obremenjenost s hrupom in onesnaženost zraka;

66. poziva države članice, naj pripravijo in redno posodablajo zemljevide najnevarnejših "nevarnih točk" v svojih cestnih omrežjih, ki bi morali biti na voljo javnosti in dostopni prek navigacijskih sistemov v avtomobilih;
67. meni, da sta koncepta "samopojasnjujočih se cest" in "odpuščajočega cestnega roba" bistvenega pomena za politiko varnosti v cestnem prometu in ju je treba zato spodbujati s sredstvi EU in stalno izmenjavo najboljših praks;
68. poziva države članice, naj pri gradnji in popraviljanju cest predvidijo izdelavo grobega opozorilnega robnega pasu;
69. opozarja na posebne nevarnosti nivojskih prehodov in poziva države članice, naj pri izgradnji ali obnovi takšnih prehodov predvidijo izvennivojske prehode ali namestijo zaščitne ograje po celotni širini prehoda na cestah nižje kategorije;
70. opozarja na Direktivo 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture in na potrebo po zadostnem številu varnih parkirišč ob avtocestah; poudarja, da je pomembno upoštevati čas vožnje in počitka ter uvesti usklajen režim kazni, in poziva Komisijo in države članice, naj poklicnim voznikom težkih tovornih vozil zagotovijo dovolj (količinsko merilo) varnih parkirišč, ki bodo ustrezala minimalnim socialnim standardom ter bodo zagotavljala storitve za vzdrževanje in pomoč na cesti (kakovostno merilo); poziva k temu, da je treba taka parkirišča zagotoviti v fazi načrtovanja cestne infrastrukture ali njenega posodabljanja in da morajo biti stroški izgradnje upravičeni do sofinanciranja iz programov Skupnosti (na primer iz programa TEN-T);
71. poziva k prepovedi prehitevanja tovornjakov na nevarnih odsekih avtocest;
72. poziva države članice in upravljavce cest, naj zagotovijo ustrezno zasnovane objekte za izboljšanje varnosti, ki so dobro opremljeni s prometnimi znaki in dobro osvetljeni, kar je še posebej prijazno za udeležence v prometu, kot so motoristi in kolesarji;

Varnejša vozila v prometu

73. predlaga obvezno uporabo alkoholnih ključavnic z nizko, znanstveno utemeljeno stopnjo tolerance pri meritvah za vsa nova vozila za komercialen prevoz potnikov in blaga; poziva Komisijo, naj do leta 2013 pripravi predlog direktive za namestitev alkoholnih ključavnic skupaj z ustreznimi specifikacijami za njihovo tehnično izvedbo;
74. poziva Komisijo, naj se še naprej posveča izboljšanju pasivne varnosti vozil, na primer z najsodobnejšimi sistemi za obvladovanje trkov, predvsem pa izboljšanju združljivosti med večjimi in manjšimi avtomobili ter med težkimi tovornimi vozili in avtomobili ali lahкими tovornimi vozili; poziva k nadaljnjim prizadevanjem za zmanjšanje resnosti trkov s šibkejšimi udeleženci v prometu; poziva Komisijo, naj predlaga pregled zakonodaje EU na področju naprav za preprečevanje podleta od spredaj in določi optimalno sposobnost absorpcije energije ter višino teh naprav, da bodo te naprave nudile učinkovito zaščito voznikov avtomobilov ob trčenju;

75. poziva Komisijo, naj v dveh letih predloži poročilo, v kolikšni meri izboljšanje varnosti potnikov v vozilu z okrepljenimi stebri A, B in C zmanjšuje vsestransko vidljivost za voznika in ali to vpliva na varnost šibkejših udeležencev v prometu;
76. poziva Komisijo, naj v dveh letih predloži poročilo o varnostnih vidikih elektromobilnosti, ki bo vključevalo tudi t.i. e-kolesa ali kolesa s pomožnim elektromotorjem;
77. poziva Komisijo, naj do leta 2013 predloži predlog, s katerim bo zagotovila, da bo vsako novo vozilo serijsko opremljeno z izboljšanim sistemom opozarjanja na neprijetost varnostnega pasu na sprednjih in zadnjih sedežih, ki bo oddajal tako zvočna kot tudi vizualna opozorila;
78. poziva Komisijo, naj oceni koristnost nameščanja sistemov, ki voznike opozarjajo na utrujenost, in naj, če je to primerno, predlaga njihovo obvezno uporabo;
79. poziva proizvajalce vozil, naj pri razvoju avtomobilov na električni pogon in drugih novih pogonskih tehnologij posebno pozornost namenijo zlasti učinkoviti zaščiti potnikov v vozilu, reševalcev in osebju reševalnih služb pred novimi viri nevarnosti v primeru nesreč;
80. poziva države članice, naj učinkovito in temeljito nadzorujejo uvoz dodatne opreme, sestavnih in rezervnih delov za motorna vozila in dvokolesa, da se zagotovi, da ustrezajo strogim evropskim standardom za varstvo potrošnikov;
81. poziva Komisijo, naj podrobno preuči morebitno povezavo med izboljšano varnostno tehnologijo vozil in manjšim zavedanjem voznikov o tveganjih ter naj Parlamentu v dveh letih predloži poročilo o tem vprašanju;
82. poziva Komisijo, naj vzpostavi enotni evropski prostor za redne tehnične preglede vseh cestnih motornih vozil in njihovih elektronskih varnostnih sistemov; pričakuje, da bodo podlago za takšne preglede predstavljali najstrožji in enotni standardi; pričakuje, da bodo neodvisni inšpekcijski organi, certificirani na podlagi usklajenih standardov, odgovorni za izvajanje pregledov in izdajanje potrdil o opravljenem tehničnem pregledu; pričakuje, da bo zagotovljeno vzajemno priznavanje takšnih potrdil o opravljenem tehničnem pregledu;
83. poziva Komisijo, naj v dveh letih opredeli skupne standarde za tehnični nadzor vozil po hudih nesrečah;
84. poziva Komisijo, naj za preprečevanje trkov avtomobilov spodbuja višje standarde za varnost vozil, kot je uporaba tehnologije v vozilih; poudarja pomembno vlogo, ki jo imajo inteligentni prometni sistemi pri zmanjšanju števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in ponovno poudarja ekološki potencial pametnih avtomobilov in pametnih cest, pa tudi pilotnih projektov raziskav in razvoja za naprave V2V (med vozili) in V2R (med vozilom in cesto); hkrati poziva Komisijo in države članice, naj se na uporabo inteligentnih prometnih sistemov ne osredotočajo le na cestah, vključenih v vseevropsko omrežje (TEN);
85. poziva Komisijo, naj oblikuje skupne standarde za pnevmatike vozil, predvsem za profil in tlak pnevmatik, in uvede ustrezne preglede; podpira vključitev pregleda pnevmatik v redne tehnične preglede vozil; podpira učinkovitejše izvrševanje predpisov o pnevmatikah prek pogostejšega nadzora na cestah; poziva Komisijo, naj predlaga specifikacije za sisteme za nadzor tlaka v pnevmatikah, da bi zagotovila ustrezno uporabo pnevmatik, kar bo koristilo

tako varnosti v cestnem prometu kot okolju;

Uporaba napredne tehnologije za vozila, infrastrukturo in reševalne službe

86. poziva, naj se na primer s pomočjo inteligentnih prometnih sistemov udeležencem v cestnem prometu zagotovi, da so jim pred začetkom vožnje in med njo na voljo podrobne najnovejše prometne informacije, informacije o nevarnih ali neobičajnih cestnih odsekih ter o veljavnih prometnih predpisih v posamezni državi članici (na primer o omejitvi hitrosti oziroma najvišji dovoljeni koncentraciji alkohola v krvi); pričakuje, da se bo v celoti izkoristil potencial evropskega satelitskega sistema Galileo na tem področju;
87. poziva Komisijo, naj do konca leta 2012 predloži zakonodajni predlog skupaj s časovnim razporedom in podrobnim postopkom odobritve, s katerim bi postopno uvedli celovite sisteme za beleženje nesreč s standardizirano napravo za odčitavanje, ki bi beležila podatke pred in med nesrečo ter po njej (beleženje podatkov o dogodkih), najprej pri najetih vozilih, kasneje pa tudi pri gospodarskih in osebnih vozilih, s tem v zvezi poudarja, da je treba zaščititi osebne podatke posameznikov in jih uporabiti izključno za namene preiskave nesreč;
88. poziva Komisijo, naj pripravi predlog za opremljanje vozil z inteligentnimi sistemi za uravnavanje hitrosti, ki bo vključeval časovni razpored, podroben postopek odobritve in opis za to potrebne cestne infrastrukture;
89. poziva Komisijo, naj podpre ukrepe, ki potrošnike pri nakupu vozil spodbujajo k uporabi inovativnih tehnologij za varnost vozil, pri čemer mnoge od teh tehnologij zaenkrat še niso obvezne, vendar je njihova uporaba pokazala znatne koristi na področju varnosti; poziva zavarovalnice, naj pokažejo večjo raven pripravljenosti in ponudijo ugodnejša zavarovanja za voznike, katerih vozila so opremljena z varnostnimi sistemi, ki dokazano preprečujejo nesreče ali zmanjšujejo škodo, ki jo te povzročijo;
90. poziva Komisijo, naj opravi raziskavo o novih tehnologijah, ki lahko pripomorejo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu, kot so inovativni (prilagodljivi) sistemi žarometov;
91. poziva Komisijo, naj pospeši ocenjevanje in revizijo Direktive 2007/38/ES; poziva k upoštevanju tehnološkega razvoja, tako da se vsi tovornjaki opremijo s posebnimi vzvratnimi ogledali, napravami s kamerami in zasloni ali drugo tehnično opremo, ki odpravlja mrtvi kot, predvsem da bi preprečili nesreče s kolesarji in pešci, ki se znajdejo v voznikovem mrtvem kotu;
92. pozdravlja namero Komisije, da bo posebno pozornost namenila varnosti motoristov;
93. meni, da postopna obvezna uvedba zavornih naprav za preprečevanje blokiranja koles za vsa nova motorna kolesa predstavlja pomemben ukrep, ki lahko znatno zmanjša število hudih prometnih nesreč z motornimi kolesi;
94. poziva države članice, naj sprejmejo ukrepe, s katerimi bodo zagotovile, da bodo zahteve za gospodarska vozila v večji meri skladne s tehničnimi pogoji, npr. glede utrujenosti in naprav, ki opozarjajo na zmanjšano pozornost;
95. priporoča, naj se s klimatskimi napravami opremijo vse novejšje vrste težkih tovornih vozil,

starejše vrste pa glede na tehnično izvedljivost; meni, da bi morali ti sistemi delovati tudi, ko je motor ugasnjen, da bi vozniku zagotovili primeren počitek; poziva Evropsko komisijo, naj pojasni izraz "ustrezno ležišče" iz člena 8(8) Uredbe (ES) št. 561/2006;

96. pozdravlja napovedi Komisije, da namerava pospešiti uvedbo sistema eCall, in jo poziva, naj v naslednjih letih preizkusi razširitev njegove uporabe tudi na motorna kolesa, težka tovorna vozila in avtobuse, s posebnim poudarkom na posebnih potrebah invalidov, in naj po potrebi pripravi ustrezne predloge;
97. poziva Komisijo, naj pripravi ukrepe za podporo in zaščito osebja reševalnih služb v primeru nesreč, kot je na primer možnost določanja ali pridobivanja podatkov na kraju samem o vrsti motorja posameznega vozila, pasivni varnostni opremitvi, kot so zračne blazine, ali uporabi posebnih materialov, pa tudi vseh ostalih tehničnih podatkov za reševanje o posameznem modelu avtomobila, da bi tako pospešili reševalno akcijo;

Varstvo šibkejših udeležencev v prometu

98. poziva, da je treba v večji meri upoštevati varstvo šibkejših udeležencev v prometu, kot so motoristi, pešci, cestni delavci, kolesarji, otroci, starejši in invalidi, kar mora biti sestavni del varstva v prometu, na primer z uporabo inovativnih tehnologij pri vozilih in infrastrukturi; poziva, naj se več pozornosti nameni potrebam starejših in oseb z zmanjšano mobilnostjo kot udeležencev v cestnem prometu; s tem v zvezi poziva države članice, naj razvijejo programe, ki bodo preprečevali tveganje za nesreče zaradi starosti in s katerimi bodo starejši lahko ostali dejavni udeleženci v prometu; priporoča uporabo zaščitnih ograj z gladkimi površinami in uvedbo posebnih voznih pasov za šibkejše udeležence v prometu;
99. poziva Komisijo, države članice in lokalne organe, naj spodbujajo programe "varnih šolskih poti", s čimer bi povečali varnost otrok; navaja, da je treba poleg omejitve hitrosti in uvedbe šolske prometne policije zagotoviti tudi ustreznost vozil, ki se uporabljajo kot šolski avtobusi, in strokovno znanje voznikov;
100. poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo kolesarjenje in hojo kot samostojni vrsti prevoza in kot sestavni del vseh prometnih sistemov;
101. poziva države članice:
 - naj uvedejo obvezno uporabo opozorilnih jopičev za vse potnike v vozilu;
 - naj spodbujajo kolesarje, naj zlasti ponoči zunaj strnjjenih naselij uporabljajo varnostne čelade in nosijo opozorilne jopiče ali podobna oblačila, da bi bili bolj vidni;
102. poziva Komisijo, naj predloži predlog, v katerem bo določila minimalne zahteve glede luči in odsevnih naprav, ki jih bodo morali izpolnjevati proizvajalci koles;
103. priporoča, da se za varnost otrok, starih do treh let, uporabljajo otroški sedeži, obrnjeni v nasprotno smer vožnje;

o

o o

104. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo pošlje Svetu in Komisiji.

