



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 – 2014

Dokument ze zasedání

A7-0264/2011

8. 7. 2011

ZPRÁVA

o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020
(2010/2235(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Dieter-Lebrecht Koch

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	19
VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	23

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (2010/2235(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům“ (KOM(2009)0279),
- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011)0144),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010)0389),
- s ohledem na závěrečná ustanovení Rady ze dne 2. a 3. prosince 2010 ke sdělení Komise nazvané „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (16951/10),
- s ohledem na hodnotící studii Komise¹ ke třetímu akčnímu programu pro bezpečnost silničního provozu,
- s ohledem na stanovisko Výboru regionů nazvané „Směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (CdR 296/2010),
- s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru nazvané „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu (CESE 539/2011),
- s ohledem na rezoluci Valného shromáždění OSN „Improving global road safety“ ze dne 10. května 2010 (64/255),
- s ohledem na své usnesení ze dne 29. září 2005 o evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu: snížení počtu obětí dopravních nehod v Evropské unii o polovinu do roku 2010: společná odpovědnost²,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. dubna 2006 o bezpečnosti silničního provozu: zpřístupnění systému eCall občanům³,
- s ohledem na své usnesení ze dne 18. ledna 2007 o třetím akčním programu pro

¹ „Příprava akčního programu bezpečnosti silničního provozu 2011–2020“.

² Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

³ Úř. věst. C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

- bezpečnost silničního provozu – přezkum v polovině období¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro inteligentní dopravní systémy²,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro městskou mobilitu³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 18. května 2010 o sankcích v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu⁵,
 - s ohledem na článek 48 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0264/2011),
- A. vzhledem k tomu, že v roce 2009 zahynulo více než 35 000 osob při nehodách na silnicích Evropské unie a 1 500 000 jich bylo zraněno,
- B. vzhledem k tomu, že na každou smrtelnou dopravní nehodu připadají statisticky čtyři další nehody s trvalými následky, 10 nehod s vážným zraněním a 40 nehod s lehkým zraněním,
- C. vzhledem k tomu, že náklady společnosti vzniklé v důsledku dopravních nehod jsou odhadovány ročně na 130 mld. EUR
- D. vzhledem k tomu, že vytyčený cíl třetího akčního programu snížit počet smrtelných nehod v EU do roku 2010 o polovinu nebyl dosažen, přesto však bylo zaznamenáno výrazné snížení počtu smrtelných nehod na silnicích,
- E. vzhledem k tomu, že v rámci EU panuje stále ještě relativně vysoká tolerance společnosti vůči dopravním nehodám a že si silniční provoz vyžádá každým rokem takové množství obětí, které odpovídá počtu obětí při zřícení 250 středně velkých letadel,
- F. vzhledem k tomu, že na jedné straně je třeba vyvíjet stále větší úsilí, aby se dále snížil počet obětí dopravních nehod, a na druhé straně je třeba zajistit, aby se při poklesu celkového počtu neprojevila lhostejnost,
- G. vzhledem k tomu, že bezpečnost silničního provozu je celospolečenskou zodpovědností,
- H. vzhledem k tomu, že pouze 27,5 % opatření stanovených třetím akčním programem bylo zcela provedeno, a vzhledem k tomu, že za účelem zlepšení bezpečnosti silničního provozu je proto zapotřebí podstatně ambicióznějších cílů a opatření, než Komise dosud

¹ Úř. věst. C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

² Úř. věst. C 184 E, 8.7.2010, s. 43.

³ Úř. věst. C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

⁴ Přijaté texty, P7_TA(2010)0175.

⁵ Přijaté texty, P7_TA(2010)0260.

navrhla,

- I. vzhledem k tomu, že legislativní rámec pro nařízení a směrnice vycházející z vědeckých údajů dosud nebyl plně využit, a vzhledem k tomu, že evropské právní předpisy, budou-li provedeny, mohou přispět k záchraně životů,
- J. vzhledem k tomu, že již byla přijata řada legislativních opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jako je směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, a že tato opatření vstoupí v platnost v několika příštích letech,
- K. vzhledem k tomu, že Komise před uplynutím třetího akčního programu pro bezpečnost silničního provozu opomenula předložit návrh nového akčního programu
- L. vzhledem k tomu, že pravděpodobnost úmrtí na silnici je pro chodce 9krát, pro cyklistu 7krát a pro motoristu 18krát vyšší než pro cestující v osobním automobilu za 1 ujetý kilometr,
- M. vzhledem k tomu, že se cca 55 % smrtelných nehod přihodí na venkovských silnicích, 36 % v městských oblastech a 6 % na dálnicích,
- N. vzhledem k tomu, že započte-li se dojíždění do zaměstnání a ze zaměstnání, tvoří 60 % smrtelných pracovních úrazů dopravní nehody,
- O. vzhledem k tomu, že počet smrtelných dopravních nehod neustále klesá, zatímco počet smrtelných nehod za účasti motocyklistů se nemění a na mnoha místech stoupá,
- P. vzhledem k tomu, že veřejná osobní doprava je daleko bezpečnější než individuální motorová doprava,
- R. vzhledem k tomu, že slepý úhel u nákladních automobilů představuje ohrožení života pro cyklisty a chodce,
- S. vzhledem k tomu, že Evropská unie čelí demografickým změnám a musí být obzvláště brány v potaz potřeby mobility starších lidí,
- T. vzhledem k tomu, že vývoj v oblasti nových technologií klade nové požadavky na záchranné služby, mimo jiné v souvislosti s hybridními vozidly a elektrifikací pohonů,
- U. vzhledem k tomu, že se evropská, vnitrostátní, regionální a místní opatření musí doplňovat,
- V. vzhledem k tomu, že směrnice o bezpečnosti silniční infrastruktury 2008/96/ES požaduje, aby byly prováděny audity bezpečnosti silničního provozu a bezpečnostní kontroly jako součást pravidelné údržby silnic; vzhledem k tomu, že tato směrnice se vztahuje pouze na silniční infrastrukturu transevropské sítě (TEN-T), v důsledku čehož mnoho státních a místních komunikací nepodléhá žádné regulaci,
- W. vzhledem k tomu, že pravidelné kontroly všech evropských komunikací příslušnými subjekty jsou základním prvkem předcházení případným nebezpečím, jež hrozí účastníkům silničního provozu,

- X. vzhledem k tomu, že pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu je klíčové mít k dispozici údaje o příčinách dopravních nehod a zranění, jak ukazují mj. projekty VERONICA,

Východiska

1. vítá toto sdělení Komise, vyzývá však zároveň Komisi, aby uvedené přístupy do konce roku 2011 dále rozpracovala do podoby plnohodnotného akčního programu, který bude obsahovat detailní seznam opatření s jasnými časovými plány a nástroji pro sledování sloužícími k pravidelné kontrole úspěšnosti opatření a k přezkumu v polovině období;
2. souhlasí s názorem Komise, že pro zvýšení bezpečnosti provozu je třeba soudržného, uceleného a integrovaného přístupu, a požaduje začlenění problematiky bezpečnosti silničního provozu do všech příslušných oblastí politik, jako jsou politiky pro oblasti školství, zdravotnictví a životní prostředí, sociální politika a policejní a soudní spolupráce;
3. vyzývá Komisi, aby zlepšila rámcové podmínky pro bezpečnější a ekologičtější dopravu, jako je např. chůze, jízda na kole, autobusová či železniční doprava, s cílem podněcovat jejich využívání.
4. navrhuje, aby byl co nejrychleji jmenován – s mandátem do roku 2014 – koordinátor pro bezpečnost silničního provozu v EU, jehož úřad by spadl pod Evropskou komisi a který by měl za úkol:
 - podporovat – jako uznávaná osobnost v oblasti bezpečnosti silniční dopravy – na základě svých zkušeností, kvalifikace a odborných znalostí aktuální projekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu a iniciovat nové inovativní projekty,
 - koordinovat opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu v rámci Komise a mezi členskými státy,
 - usnadňovat na vysoké politické úrovni přípravu, provádění a kontrolu účinných a konzistentních politik bezpečnosti silničního provozu v souladu s cíli EU,
 - dohlížet na konkrétní projekty, např. na harmonizaci ukazatelů, údajů a pokud možno i na vnitrostátní plány bezpečnosti silničního provozu,
 - podporovat výměnu osvědčených postupů a provádění ustanovení týkajících se bezpečnosti silničního provozu ve spolupráci se všemi zúčastněnými stranami, členskými státy a jejich regionálními a místními orgány,
 - být v kontaktu s příslušnými politickými a akademickými kruhy, aby byl poskytnut prostor pro multidisciplinární přístup;
5. vyzývá Komisi, aby zřídila fórum pro spolupráci, kde si státní zástupci, donucovací orgány, sdružení obětí a střediska pro dohled nad bezpečností silničního provozu budou moci vyměňovat informace o osvědčených postupech a budou moci intenzivněji spolupracovat na lepším provádění právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to jak na národní, tak i na nadnárodní úrovni;
6. zdůrazňuje, že je nutné věnovat zvláštní pozornost řádnému provádění a efektivnějšímu vymáhání již vydaných zákonů a opatření, přičemž ještě stále existuje prostor pro legislativní opatření na úrovni EU;

7. vyjadřuje politování nad tím, že v rozpočtu EU vyčleněném na opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu byly v posledních letech provedeny výrazné škrty, a vyzývá Komisi, aby tento trend zvrátila;
8. maximálně podporuje cíl snížit do roku 2020 celkový počet smrtelných nehod na silnicích v EU oproti roku 2010 o polovinu, a požaduje navíc stanovit pro toto období další jasné a měřitelné cíle, a to zvláště snížení počtu
 - dětí do 14 let usmrcených při nehodách na silnicích o 60 %,
 - chodců a cyklistů usmrcených při nehodách na silnicích o 50 % a
 - osob, které utrpěly zranění ohrožující život, o 40 %, a to na základě jednotné definice pro celou EU, jež by měla být urychleně vypracována;

Etická hlediska

9. zdůrazňuje, že každý občan EU má nejen právo na individuální využívání komunikací a bezpečnou silniční dopravu, ale zároveň i povinnost spolupodílet se a přispět svým chováním k bezpečnosti silničního provozu; domnívá se, že orgány veřejné správy a orgány EU mají morální a politický závazek přijmout a provést opatření k řešení tohoto sociálního problému;
10. znovu vyjadřuje svůj názor, že je nutné vytvořit doplňkovou dlouhodobou strategii, která přesáhne časový rámec tohoto sdělení a která má za cíl vyvarovat se všech smrtelných úrazů v silniční dopravě („Vize nula“); uvědomuje si, že toho není možné dosáhnout bez rozsáhlého využití technologií v silničních vozidlech a rozvoje náležitých sítí pro inteligentní dopravní systémy (ITS); vyzývá proto Komisi, aby vypracovala základní prvky této strategie a předložila je v průběhu následujících tří let;
11. trvá na tom, že úcta k životu a lidské bytosti by se měla projevit ve společném kulturním a etickém procesu, kdy by komunikace byly záměrně chápány jako lidské společnosti;
12. vyzývá Komisi a členské státy, aby třetí neděli v listopadu oficiálně vyhlásily světovým dnem vzpomínky na oběti dopravních nehod, jak již učinila Organizace spojených národů a Světová zdravotnická organizace, s cílem zvýšit povědomí veřejnosti o této problematice;

Osvědčené postupy a provádění do národních plánů

13. vyzývá Komisi, aby ve větší míře podněcovala výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy, aby jich mohlo být více začleněno do vnitrostátních, regionálních a místních plánů bezpečnosti silničního provozu, a mohly tak být zavedeny činnosti založené na co nejpevnějším metodologickém základě a přispět tak k vytvoření evropského prostoru bezpečnosti silničního provozu;
14. vyzývá Komisi, aby vyhodnotila Evropskou chartu bezpečnosti silničního provozu a podnítila vytvoření podobné charty na regionální a místní úrovni;

15. zdůrazňuje, že jasné definované a měřitelné cíle jsou dalším impulzem a podnětem ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a jsou nezbytné jak při srovnání výkonnosti jednotlivých členských států, tak i při monitorování a hodnocení daných opatření; zastává názor, že je třeba se pokusit kvantifikovat příspěvek jednotlivých členských států k dosažení cíle v roce 2020; domnívá se, že tento příspěvek by měl sloužit jako pomůcka pro orientaci při stanovování priorit pro národní politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
16. podporuje Komisi v jejím úsilí přesvědčit členské státy, aby vypracovaly vnitrostátní plány bezpečnosti silničního provozu; žádá, aby vypracovávání a zveřejňování těchto plánů probíhalo na základě závazných harmonizovaných společných pokynů; zdůrazňuje však, že by měl být členským státům ponechán dostatečný prostor na to, aby mohly daná opatření, dané programy a cíle přizpůsobit specifickým vnitrostátním okolnostem;
17. vyzývá Komisi, aby neprodleně vyhlásila zvláštní rok bezpečné komerční silniční dopravy;
18. vyzývá Komisi, aby vypracovala příručku osvědčených postupů v souvislosti se zdravotní péčí o zraněné na místě dopravní nehody, a zajistila tak, že se jim dostane rychlejší a efektivnější zdravotní péče, která je klíčovým faktorem pro přežití osob s nejvážnějšími zraněními;
19. vyzývá Komisi, aby ve spolupráci se sociálními partnery vypracovala strategii zaměřenou na snížení počtu nehod u zaměstnanců, kteří cestují do zaměstnání nebo ze zaměstnání; vyzývá členské státy a Komisi, aby podněcovaly podniky k vypracování plánů bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby vyvinula maximální úsilí a zajistila, aby podnikům, které zavádějí plány bezpečnosti silničního provozu pro své zaměstnance, mohly být v rámci Evropské charty bezpečnosti silničního provozu vydávány certifikáty;

Zlepšení ukazatelů a údajů

20. pokládá velmi kvalitní a srovnatelné údaje o všech účastnících silničního provozu, včetně cyklistů a chodců, za základní předpoklad pro provádění úspěšné politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
21. vyzývá Komisi, aby nechala vypracovat studii o hospodářském a sociálním dopadu úmrtí a zranění při dopravních nehodách na společnost v členských státech EU;
22. žádá Komisi, aby do konce roku 2013 uplatnila jako část projektu SafetyNet soubor doplňkových harmonizovaných ukazatelů, na jejichž základě by mohlo být prováděno účinnější monitorování a vypracováno smysluplné hodnocení pokroku, jehož dosáhly jednotlivé členské státy;
23. žádá Komisi, aby do roku 2012 vypracovala návrh na zlepšení systému dostupných údajů v souvislosti s příčinami nehod a zranění i anonymizovaných údajů o závažnosti zranění a o jejich dalším průběhu; dále žádá, aby byl proveden podrobný a multidisciplinární výzkum týkající se nehod, a to v reprezentativních dopravních oblastech ve všech členských státech a za podpory Evropské unie;

24. vyzývá Komisi, aby v průběhu dvou let vypracovala harmonizované definice pojmů „zranění ohrožující život“, „vážná zranění“ a „lehká zranění“ s cílem umožnit provádění srovnatelnosti opatření a jejich výsledků ve členských státech;
25. žádá zřízení Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu, jejímž úkolem by bylo připravit souhrnný přehled stávajících iniciativ týkajících se sběru údajů, navrhnout opatření ke zlepšení výměny údajů a porovnávat údaje z již existujících databází s poznatky získanými při realizaci projektů EU, jako např. SafetyNet, VERONICA nebo Dakota, a předkládat je srozumitelnou, každoročně aktualizovanou formou veřejnosti;
26. vyzývá členské státy, aby dodržovaly již existující závazky týkající se předávání údajů a aby konkrétně pokročily na cestě k výměně údajů v případě dopravních přestupků spáchaných v zahraničí; vyzývá členské státy, aby do roku 2014 sladily systémy sběru údajů a využily přitom software pro přenos citlivých údajů v reálném čase, který má být zaveden;

Oblasti činnosti

Zlepšení vzdělávání a chování účastníků silničního provozu

27. zdůrazňuje, že bezpečnost silničního provozu je vysokou měrou závislá jak na pozornosti, ohleduplnosti a vzájemném respektu, tak i na dodržování platných silničních pravidel, což přímo souvisí s nutností systematicky zvyšovat kvalitu vzdělávání v autoškolách a kvalitu postupu při vydávání řidičských průkazů;
28. je toho názoru, že by koncepci celoživotního učení měla být přisouzena v rámci silniční dopravy větší váha, a proto podporuje činnost center bezpečné jízdy jako jedné z účinných forem pro systémové vzdělávání řidičů ve všech profesních a zájmových oblastech; zastává názor, že dopravní výchova a vzdělávací programy pro účastníky silničního provozu by měly začínat již od útlého věku v rodině a ve škole a měly by zahrnovat jízdu na kole, chůzi a používání hromadné dopravy;
29. žádá, aby byla zavedena opatření, která by zlepšila přípravu nových řidičů, např. řízení s doprovodem od 17 let nebo v souvislosti s řidičským výcvikem systém postupného udělování řidičského oprávnění, který zahrnuje praktickou výuku i poté, co řidič složil zkoušku; dále žádá zavedení povinných školení o bezpečnosti pro mladé a nové účastníky silničního provozu, která by jim umožnila získat praktické zkušenosti se zvládáním rozmanitých nebezpečných situací;
30. požaduje, aby v rámci vzdělávání a výcviku řidičů byla jako jednomu z hlavních aspektů vzdělávání budoucích řidičů, kterým se podaří dosáhnout zlepšení bezpečnosti silničního provozu, věnována náležitě pozornost nejčastějším příčinám smrtelných nehod na silnicích a vážných zranění, jako např. nedodržování povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog nebo některých léčiv, která ovlivňují schopnost řízení, nepoužívání bezpečnostních pásů nebo jiné ochranné výbavy, jako jsou přílby pro uživatele jednostopých vozidel, používání mobilních telefonů za jízdy a únava;

31. je přesvědčen, že začínající řidiče je třeba lépe vzdělávat o významu pneumatik pro bezpečnost silničního provozu a o potřebě dodržovat základní pravidla řádné údržby pneumatik a jejich používání; žádá proto členské státy, aby řádně a včas provedly směrnici o řidičských průkazech a její ustanovení, podle nichž mají být znalosti o pneumatikách a obecně o základní údržbě automobilu povinnou součástí zkoušky k získání řidičského oprávnění;
32. domnívá se, že při výuce řízení automobilu by měla být věnována větší pozornost problematice motorových jednostopých vozidel a jejich viditelnosti;
33. žádá, aby při výcviku a zkouškách k získání řidičského oprávnění byl kladen větší důraz na bezpečnost nákladu v soukromé dopravě;
34. žádá zavedení povinných opakovacích kurzů první pomoci, kterých by se všichni držitelé řidičského oprávnění museli jednou za 10 let účastnit;
35. podněcuje členské státy k tomu, aby zavedly zvláštní systémy trestných bodů za nejzávažnější přestupky, neboť představují nejúčinnější doplněk peněžních pokut;
36. doporučuje používání zámků zapalování s detektorem alkoholu („alcolocks“) ve vozidlech účastníků silničního provozu, kteří již byli více než jednou odsouzeni za řízení pod vlivem alkoholu, jako opatření opětovného začlenění;
37. žádá, aby bylo zavedeno přezkoušení zraku pro všechny řidiče s řidičským oprávněním kategorie A a B každých 10 let a pro řidiče starší 65 let každých 5 let; vyzývá členské státy, aby zavedly povinnou lékařskou prohlídku pro řidiče v určitém věku ke zjištění fyzických, duševních a psychických schopností, jež jsou potřebné k tomu, aby mohli i nadále řídit vozidlo, a to na základě svých statistických údajů o nehodách v členění pro příslušné věkové skupiny;
38. žádá Komisi, aby každé tři roky vypracovala k bezpečnosti silničního provozu v EU kampaně na určité téma a aby systematicky využívala komunikačních kanálů, které vznikly v důsledku uplatňování Evropské charty bezpečnosti silničního provozu;
39. žádá Komisi, aby v rámci bezpečnosti silničního provozu usilovala o snížení počtu smrtelných dopravních nehod na úrovních křižovatkách, kde jsou nehody často způsobovány nevhodným chováním účastníků silničního provozu, včetně nadměrného riskování, nepozornosti a nepochopení dopravního značení;

Harmonizace a prosazování pravidel silničního provozu

40. požaduje důslednou harmonizaci dopravních značek a pravidel silničního provozu do roku 2013; poukazuje na to, že značky by měly být udržovány v dobrém stavu, aby se zajistila jejich zřetelná viditelnost, a že by měly být v případě potřeby kvůli měnícím se podmínkám včas nahrazovány;
41. vyzývá Komisi, aby co nejrychleji přijala specifikace inteligentního dopravního systému pro prioritní akce týkající se bezpečnosti a zajištění silničního provozu, jak je uvedeno v čl. 3 písm. b) až f) směrnice 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech;

42. považuje účinné prosazování platných předpisů za základní pilíř politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu; žádá členské státy, aby zlepšily vzájemnou výměnu informací o přestupcích spáchaných porušením dopravních předpisů v jednotlivých členských státech a aby jejich pachatelé byli stíháni v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy, a vyzývá v této souvislosti členské státy, aby stanovily roční cíle pro provádění kontrol týkajících se překračování povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu a drog a nepoužívání bezpečnostních pásů a přileb a aby důsledně dohlížely na provádění těchto kontrol;
43. poukazuje na důležitou úlohu organizace TISPOL, kterou sehrává při výměně osvědčených postupů pro vymáhání dopravních předpisů;
44. zdůrazňuje, že harmonizovaný a efektivní přístup ke kontrolám je zásadní pro provedení sociálních předpisů v silniční dopravě (nařízení č. 561/2006 a nařízení 3821/85/ES), které mají zásadní význam pro bezpečnost silničního provozu; znovu proto vyzývá Komisi, aby splnila požadavky, které Parlament vznesl ve svém usnesení ze dne 18. května 2010 o sankcích v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě;
45. vyzývá Komisi, aby přezkoumala právní předpisy o dobách řízení a odpočinku s cílem umožnit dálkovým řidičům kamionů strávit svou týdenní dobu odpočinku doma za předpokladu, že toho lze dosáhnout, aniž by byly ohroženy cíle Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu; je přesvědčen, že omezení pohybu nákladní dopravy musí být harmonizována v celé Evropské unii;
46. vítá přijetí postoje Rady ke směrnici o přeshraničním vymáhání dopravních pokut, která představuje další krok na cestě ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu s jasnou přidanou hodnotou EU; bere na vědomí písemná prohlášení Komise a několika členských států předložená na prosincovém zasedání Rady; vyjadřuje však politování nad tím, že v důsledku změny právního základu se nebude vztahovat na všechny členské státy a občany EU; vyjadřuje obavy nad tím, že postoj Rady výrazně omezí rozsah působnosti směrnice, a naléhavě Radu žádá, aby dosáhla uspokojivé dohody ve druhém čtení, včetně ustanovení usnadňujících přeshraniční vymáhání dopravních předpisů, pokynů v oblasti bezpečnosti silničního provozu platných v celé EU a požadovaných informací pro řidiče;
47. vyzývá Komisi, aby v první fázi podpořila vypracování postupů k zadržení řidičů, kteří jsou pod vlivem drog a léků, které ovlivňují jejich způsobilost k řízení, a ve druhé fázi navrhla právní předpisy EU, jež by zakazovaly řízení vozidel pod vlivem drog nebo výše uvedených léků, a zajistila jejich účinné uplatňování;
48. žádá zavedení harmonizovaného limitu pro obsah alkoholu v krvi v celé EU; doporučuje 0 ‰, pokud jde o vědecky podložený rozsah tolerance pro měření, u nově kvalifikovaných řidičů v prvních 2 letech, a u řidičů z povolání neustále;
49. požaduje zavedení kontrolních systémů, které by umožnily systematicky zjišťovat porušování povolené rychlosti u motocyklů a tento přečin trestat;
50. žádá celoevropský zákaz výroby, dovozu a prodeje systémů, které řidiče varují před dopravními kontrolami (např. detektory radarů, laserové rušičky či navigační systémy,

které automaticky oznamují dopravní kontroly);

51. vyzývá k zavedení celounijního zákazu odesílání či přijímání textových zpráv a e-mailů a prohlížení internetových stránek při řízení motorového vozidla, jehož dodržování by měly členské státy kontrolovat s použitím nejlepší dostupné techniky;
52. vyzývá Komisi, aby do dvou let vypracovala legislativní návrh harmonizovaného přístupu k zimním pneumatikám u osobních automobilů, autobusů a nákladních automobilů v regionech EU s ohledem na povětrnostní podmínky v každém členském státě;
53. očekává, že Komise do roku 2015 přezkoumá provádění třetí směrnice o řidičských průkazech a přizpůsobí ji měnícím se okolnostem, a požaduje mj., aby byla řádně zohledněna skutečnost, že v současnosti *de facto* není možné používat vozidla kategorie M1 s hmotností nad 3,5 tuny, zejména obytné automobily, k soukromým účelům; žádá, aby výcvik na řízení obytných automobilů, které jen nepatrně překračují hranici 3,5 tuny, byl přístupný nejen pro osoby s řidičským oprávněním kategorie C určeným pro řidiče z povolání, ale i pro osoby s řidičským oprávněním kategorie B určeným pro soukromé účastníky silničního provozu;
54. důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;

Vytvoření bezpečnějších silničních infrastruktur

55. podporuje rozhodně názor Komise, aby finanční prostředky EU byly obecně poskytovány na výstavbu a obnovu těchto infrastruktur, které vyhovují směrnicím EU o bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti tunelů, budování komunikací nižších tříd nevyjímaje; vyzývá v této souvislosti k tomu, aby se v příhraničních sektorech soustředilo úsilí zejména na snížení počtu vysoce nebezpečných úseků, míst častých nehod a úrovnových křižovatek;
56. znovu opakuje, že dobře udržovaná silniční infrastruktura přispívá ke snížení počtu úmrtí a zranění účastníků silničního provozu; vyzývá členské státy, aby udržovaly silniční infrastrukturu v dobrém stavu a usilovaly o její rozvoj pomocí pravidelné údržby a inovativních metod, jako je např. používání inteligentního dopravního značení, které ukazuje bezpečnou vzdálenost a směr cesty, a pasivně bezpečné silniční infrastruktury; zdůrazňuje, že normy pro dopravní značení, zejména pokud jde o práce na silnici, musí být respektovány, neboť jsou rozhodující pro zajištění vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu;
57. vyzývá Komisi a členské státy, aby věnovaly větší pozornost projektování silnic, podporovaly provádění rentabilních opatření, která jsou již k dispozici, a podporovaly výzkum, který umožní zákonodárcům lépe pochopit, jak by se silniční infrastruktura měla rozvíjet, aby se zlepšila bezpečnost silničního provozu a zohlednily specifické potřeby

stárnoucí populace a zranitelných účastníků silničního provozu;

58. vítá skutečnost, že Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
59. vyzývá Komisi, aby zajistila větší bezpečnost silničních staveb prostřednictvím pokynů pro navrhování a vybavení stavenišť, které by měly být pokud možno standardizované na evropské úrovni, aby se motoristé nesetkávali v každé zemi s novou, neznámou situací; tyto pokyny by měly zahrnovat řádné vybavení dopravními značkami, odstranění původního dopravního značení, použití ochranných plotů a bariér, vyznačení směru jízdního pruhu výstražnými světly nebo značkami a vodorovným značením, aby se zabránilo velmi prudkým zatáčkám a zajistila se bezpečnost nočního silničního provozu;
60. zdůrazňuje potřebu zajistit odpovídající povrch vozovek, který zvyšuje odolnost proti smyku a vůči klimatickým a meteorologickým vlivům a zlepšuje viditelnost a vyžaduje minimální údržbu, čímž zvyšuje bezpečnost uživatelů infrastruktury;
61. vyzývá k rozšíření používání značek ukazujících rychlost vozidla v daném okamžiku a ke zvýšení viditelnosti a srozumitelnosti značek tím, že se zamezí kombinování značek, které jsou těžko pochopitelné;
62. zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby se z hlediska bezpečnosti silničního provozu zlepšila vnitrostátní silniční infrastruktura, která není zahrnuta do sítě TEN-T, a to zejména v regionech EU s nízkou kvalitou infrastruktury a nevyhovující úrovní bezpečnosti dopravy;
63. vyzývá Komisi, aby stanovila, a členské státy, aby provedly, vhodná opatření s cílem předcházet nehodám na venkovských silnicích, ve venkovských oblastech a v tunelech, a snížit tak škody, které způsobují;
64. naléhavě žádá Komisi a členské státy, aby vyzvaly své vnitrostátní, oblastní a místní orgány k projektování svých silnic takovým způsobem, aby nepředstavovaly žádné nebezpečí pro jednostopá motorová vozidla; poukazuje na to, že běžná bezpečnostní svodidla na evropských silnicích představují smrtelné nebezpečí pro motocyklisty, a vyzývá členské státy, aby silniční úseky vyznačily doplňujícím zařízením vrchními i spodními výstražnými pásy (včetně nahrazení stávajících svodidel) a také jinými alternativními systémy bezpečnostních silničních bariér v souladu s normou EN 1317, aby se snížily následky nehod pro všechny účastníky silničního provozu; upozorňuje na nebezpečí, které pro motocyklisty představují asfaltové záplaty, které vykazují mnohem menší přilnavost než normální asfaltový povrch vozovky;
65. vyzývá Komisi, aby podpořila pokyny na podporu osvědčených postupů v opatřeních na zklidňování dopravy, založených na fyzikálních a optických přístrojích a inovacích, které

mimo jiné aplikují výzkumné a vývojové projekty spolufinancované EU, týkajících se zklidňování dopravy v zájmu snížení počtu nehod, hluku a znečištění ovzduší;

66. vyzývá členské státy, aby vypracovaly a pravidelně aktualizovaly mapu nejnebezpečnějších „černých míst“ ve své silniční síti, která by měla být zpřístupněna veřejnosti a měla by být dostupná přes navigační systémy automobilů;
67. je toho názoru, že tzv. „samovysvětlující komunikace“ a „komunikace promíjející chyby“ jsou nedílnou součástí politiky bezpečnosti silničního provozu, a proto by měly být podporovány finančními prostředky EU a nepřetržitou výměnou osvědčených postupů;
68. vyzývá členské státy, aby přidání zdrsněných pruhů bylo nedílnou součástí výstavby a oprav komunikací;
69. upozorňuje na zvláštní nebezpečí, které představují úrovně křížení, a vyzývá členské státy, aby do budování či rekonstrukce takových křížení zapracovaly změnu úrovně nebo instalaci zábran přes celou šířku silnice na vedlejších komunikacích;
70. poukazuje na směrnici 2008/96/ES, pokud jde o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, s ohledem na potřebu dostatečného množství bezpečných parkovišť u dálnic; zdůrazňuje význam dodržování cyklů řízení a odpočinku během jízdy a význam zavedení harmonizovaného systému sankcí a vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily dostatečný počet bezpečných a zabezpečených parkovišť (kritérium kvantity), která odpovídají minimálním sociálním standardům a mohou profesionálním řidičům těžkých nákladních vozidel poskytnout servisní a asistenční služby (kritéria kvality); požaduje, aby se tato parkoviště zajišťovala v době, kdy je silniční infrastruktura ve fázi plánování nebo má být modernizována, a aby byly stavební náklady považovány za způsobilé pro spolufinancování v rámci programů Společenství (např. programu TEN-T);
71. vyzývá k zákazu předjíždění pro nákladní automobily na nebezpečných úsecích dálnic;
72. vyzývá členské státy a provozovatele silniční dopravy, aby zajistily vhodně navržená zařízení, která zlepši bezpečnost tím, že budou všechna dobře vybavena dopravními značkami a dobře osvětlena, aby se usnadnilo jejich používání zejména motocyklistům a cyklistům;

Bezpečnější vozidla v silniční dopravě

73. doporučuje povinné používání zámků zapalování s detektorem alkoholu – s malým, vědecky podloženým rozsahem tolerance pro měření – u všech nových typů vozidel užitkové osobní a nákladní dopravy; žádá Komisi, aby do roku 2013 vypracovala návrh směrnice o používání zámků zapalování s detektorem alkoholu, a to včetně příslušných specifikací, pokud jde o jejich uplatňování z technického hlediska;
74. vyzývá Komisi, aby se nadále zaměřovala na zvyšování pasivní bezpečnosti vozidel, například pomocí inteligentních systémů na zmírnění následků nárazu, zejména aby řešila problém kompatibility mezi velkými a malými automobily a mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily nebo lehkými užitkovými vozidly; požaduje, aby byl i nadále kladen důraz na snížení závažnosti srážek se zranitelnými účastníky silničního

provozu; vyzývá Komisi, aby navrhla revizi právních předpisů EU o zařízeních na ochranu proti podjetí zepředu tak, aby byla stanovena optimální schopnost pohlcení nárazu a výška zařízení na ochranu proti podjetí zepředu, jež jsou nezbytné k zajištění účinné ochrany řidiče v případě srážky;

75. vyzývá Komisi, aby do dvou let předložila zprávu, ve které zodpoví otázku, do jaké míry brání zvýšená ochrana cestujících v automobilu díky zesíleným sloupkům A, B, C řidičům ve výhledu a zda-li se toto projevilo na bezpečnosti zranitelnějších účastníků silničního provozu;
76. vyzývá Komisi, aby do dvou let předložila zprávu o relevantních bezpečnostních aspektech elektromobility, včetně elektrokol a jízdních kol s přídavným elektrickým pohonem (systém pedelec);
77. vyzývá Komisi, aby do roku 2013 předložila návrh, který by měl zajistit, aby každé nové vozidlo bylo standardně vybaveno dokonalejší zvukovou a vizuální signalizací zapnutí bezpečnostních pásů předních a zadních sedadel;
78. žádá Komisi, aby posoudila, zda je užitečné instalovat výstražné systémy proti únavě, a případně zavedla jejich instalaci jako povinnou;
79. vyzývá výrobce vozidel, aby při vývoji elektromobilů a jiných nových technologií pohonu věnovali zvláštní pozornost tomu, aby byly v případě nehody před novými zdroji nebezpečí dostatečně a účinně chráněni jak cestující, tak i všichni pomocníci a záchranná služba;
80. vyzývá členské státy, aby při dovozu vybavení, komponentů a náhradních dílů do motorových vozidel, motocyklů a jízdních kol prováděly účinnou a důkladnou kontrolu s cílem zajistit, aby vyhovovaly požadavkům a splňovaly přísné evropské normy pro ochranu spotřebitelů;
81. vyzývá Komisi, aby podrobně posoudila případnou souvislost mezi dokonalejší bezpečnostní technikou a sníženým povědomím řidiče o existujících rizicích a do dvou let předložila Parlamentu zprávu o této problematice;
82. vyzývá Komisi, aby vytvořila jednotný evropský prostor pro pravidelné technické prohlídky všech silničních motorových vozidel a jejich bezpečnostních elektronických systémů; očekává, že základem těchto prohlídek budou nejpřísnější jednotné normy; očekává, že za provádění kontrol a vydávání osvědčení o způsobilosti k silničnímu provozu budou odpovídat nezávislé kontrolní subjekty certifikované na základě harmonizované normy; očekává, že bude zaručeno vzájemné uznávání těchto osvědčení o způsobilosti k silničnímu provozu;
83. vyzývá Komisi, aby během dvou let stanovila společné normy pro technické kontroly vozidel po těžkých nehodách;
84. vyzývá Komisi, aby podporovala vyšší normy bezpečnosti vozidel, například v automobilových technologiích, jako prostředku k zabránění srážkám; upozorňuje na důležitou úlohu, kterou hrají inteligentní dopravní systémy (ITS) při snižování počtu

smrtných dopravních nehod a zdůrazňuje ekologický potenciál inteligentních automobilů a inteligentních komunikací, a také výzkumných a vývojových pilotních projektů pro zařízení V2V a V2R; vyzývá Komisi i členské státy, aby se zaměřily na využití ITS, a to nejen na silnicích, které jsou součástí TEN;

85. vyzývá Komisi, aby stanovila společné normy pro pneumatiky vozidel, zejména pro hloubku běhounu pneumatik a tlak v pneumatikách, a zavedla odpovídající kontroly; podporuje začlenění kontroly pneumatik do pravidelných technických prohlídek vozidel; podporuje účinnější prosazování předpisů týkajících se pneumatik pomocí častějších silničních kontrol; vyzývá Komisi, aby navrhla specifikace pro monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) s cílem zajistit, aby byly pneumatiky správně používány, což bude přínosné jak pro bezpečnost silničního provozu, tak pro životní prostředí;

Používání moderních technologií ve vozidlech, v infrastruktuře a záchrannou službou

86. žádá, aby každý členský stát poskytl informace o stavu silnic, o zvlášť nebezpečných nebo neobvyklých silničních úsecích a o platných pravidlech silničního provozu (např. o nejvyšších povolených rychlostech a nejvyšším povoleném limitu pro obsah alkoholu v krvi), které budou zpřístupněny účastníkům silničního provozu např. pomocí inteligentních dopravních systémů před jízdou a během ní; očekává, že v tomto ohledu bude plně využíván potenciál evropského systému družicové navigace Galileo;
87. vyzývá Komisi, aby předložila do konce roku 2012 legislativní návrh, včetně časového plánu a podrobného postupu schvalování, stanovující postupné zavádění, a to zpočátku do pronajatých vozidel a následně i do užitkových a soukromých vozidel, integrovaných systémů záznamu nehod se standardizovanými přístroji, které zaznamenávají příslušné údaje před, během a po nehodě („záznamníky údajů o událostech“); zdůrazňuje v této souvislosti, že je třeba chránit osobní údaje jednotlivců a využívat zaznamenané údaje výhradně pro výzkum dopravních nehod;
88. vyzývá Komisi, aby vypracovala návrh týkající se výbavy vozidel tzv. „inteligentními systémy asistence rychlosti“, který bude zahrnovat i časový plán, registrační postupy a k tomuto účelu nutnou silniční infrastrukturu;
89. vyzývá Komisi, aby podpořila opatření, která stimulují zákazníky, aby při nákupu vozidel přijaly inovační technologie pro bezpečnost vozidel, z nichž mnohé ještě nejsou povinné, ale mají prokazatelný přínos pro bezpečnost; vyzývá pojišťovací firmy k větší připravenosti nabídnout výhodné sazby řidičům, jejichž vozidla jsou vybavena bezpečnostními systémy, které prokazatelně slouží k prevenci nehod nebo ke zmírnění škod, které nehody způsobují;
90. vyzývá Komisi, aby provedla studii nových technologií, které mohou přispět ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jako jsou inovativní (např. adaptivní) světlomety;
91. naléhá na Komisi, aby urychlila své hodnocení a revizi směrnice 2007/38/ES; požaduje, aby byl vzat v úvahu technologický pokrok při vybavování všech nákladních vozidel speciálními zpětnými zrcátky, kamerami / monitorovacími zařízeními nebo jinými technickými prostředky, které eliminují mrtvé úhly, aby se zabránilo zejména nehodám za účasti cyklistů a chodců, kteří se z pohledu řidiče ocitnou v mrtvém úhlu;

92. vítá cílem Komise je věnovat zvláštní pozornost bezpečnosti motocyklistů;
93. považuje postupné povinné zavedení protiblokovacího brzdového systému u všech nových motocyklů za významné opatření, které by mohlo podstatně snížit počet vážných nehod motocyklů;
94. vyzývá členské státy, aby podnikly kroky k zajištění toho, aby požadavky kladené na nákladní vozidla byly urychleny v souladu s technickými podmínkami, např. pokud jde varovné systémy rozpoznávání únavy a nepozornosti řidiče;
95. doporučuje montáž klimatizačních systémů do všech novějších typů kamionů a do starších typů těchto vozidel na základě technické proveditelnosti; je toho názoru, že tyto systémy by měly fungovat, i když je motor v klidu, s cílem zajistit řidiči odpovídající odpočinek ve vozidle; vyzývá Evropskou komisi k vyjasnění pojmu „vhodné podmínky ke spánku“ ve vztahu k čl. 8 odst. 8 nařízení 561/2006;
96. vítá urychlení zavádění systému „eCall“ navržené Komisí a vyzývá Komisi, aby během dvou nadcházejících let zvážila jeho rozšíření i na motocykly, těžká užitková vozidla a autobusy, zejména s ohledem na zvláštní potřeby osob se zdravotním postižením, a případně předložila příslušné návrhy;
97. vyzývá Komisi, aby vypracovala opatření na podporu a ochranu členů záchranné služby v případě nehod, jako je např. možnost identifikovat nebo získat na místě informace o typu motoru vozidla, pasivním bezpečnostním vybavení, jako jsou airbagy, nebo použití specifického materiálu a také všechny ostatní relevantní technické záchranné informace o jednotlivých typech automobilů, s cílem urychlit záchranné operace;

Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

98. žádá, aby bylo na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu, tedy motocyklistů, chodců, pracovníků údržby silnic, cyklistů, dětí, starších osob a osob se zdravotním postižením, pohlíženo jako na nedílnou součást bezpečnosti silničního provozu, a k tomuto účelu byly využity např. inovativní technologie pro vozidla a infrastrukturu; požaduje, aby byla větší pozornost věnována potřebám starších lidí a osob s omezenou mobilitou jako účastníků silničního provozu; vyzývá v této souvislosti členské státy, aby vypracovaly programy, které by předcházely riziku dopravních nehod způsobených staršími osobami a usnadnily seniorům aktivní účast v silničním provozu; doporučuje používat silniční bezpečnostní bariéry s hladkým povrchem a zřídit zvláštní pruhy pro zranitelné uživatele;
99. vyzývá Komisi, členské státy a místní orgány, aby podporovaly programy typu „bezpečná cesta do školy“, a zvýšily tak bezpečnost dětí; uvádí, že kromě zavedení omezení rychlosti a zřízení školní dopravní policie musí být také zabezpečena vhodná vozidla, používaná jako školní autobusy, a zajištěna profesní způsobilost řidičů;
100. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů;
101. žádá členské státy, aby:

- 1) povinně zavedly nošení výstražné vesty pro všechny cestující ve vozidle a
- 2) nabádaly cyklisty k tomu, aby – zejména v noci mimo zastavěné oblasti – používali ochranné přilby a měli na sobě výstražné vesty nebo podobné oblečení, které zvýší jejich viditelnost;

102.vyzývá Komisi, aby předložila návrh, kterým se stanoví minimální požadavky, pokud jde o osvětlení a reflexní zařízení, která musí být splněna výrobcí kol;

103.doporučuje, aby byly děti ve věku do tří let zajištěny ve vozidle dětskými sedačkami v opačném směru jízdy;

104.pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

1. Souvislosti návrhu

Evropské silnice se v posledních letech staly znatelně bezpečnějšími. Mezi lety 2001 a 2009 se počet smrtelných nehod na silnicích v EU snížil o 36 %. Třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu v letech 2001–2011 se na tom výraznou měrou podílí. Téměř 80 000 lidských životů mohlo být od roku 2001 díky těmto dosaženým pokrokům zachráněno.

I když nebylo dosaženo cíle snížit počet smrtelných nehod za rok o polovinu, jsou tato čísla povzbudivá. Měli bychom je však především chápat jako podněty pro další kroky. V roce 2009 zahynulo na evropských silnicích 35 000 lidí, 1,5 milionu lidí bylo vážně zraněno často s trvalými následky. Sociální a hospodářské náklady dopravních nehod jsou obrovské (cca. 130 mld. EUR v roce 2009). Musíme k tomu také přičíst ztrátu člověka, smutek příbuzných, utrpení zraněných a dramatické stopy v životě všech zasažených.

35 000 mrtvých na silnicích – to v letecké dopravě představuje zřícení přibližně 250 plně obsazených středně velkých letadel. Nepředstavitelný scénář. Smrtelné nebezpečí, které na nás na silnicích číhá, je však společností nadále přijímáno nebo přehlíženo. Každodenní tragédie, které se odehrávají na silnicích v rámci EU, zůstávají nadále bez povšimnutí.

2. Sdělení Komise

Krátce před uplynutím třetího akčního programu předložila Komise své sdělení o strategických cílech do roku 2020.

Klíčovým cílem nadále zůstává snížit celkový počet smrtelných nehod na silnicích v rámci Evropské unie do roku 2020 o polovinu (referenční rok 2010).

V zájmu dosažení tohoto cíle si Komise stanovuje sedm strategických cílů:

- zlepšit vzdělávání účastníků silničního provozu a kvalitu postupu při udílení řidičského průkazu a vzdělávání v rámci autoškol
- účinnější prosazování pravidel silničního provozu
- bezpečnější infrastruktury
- účinnější bezpečnostní opatření pro nákladní a osobní automobily
- rozvoj inteligentních vozidel
- zlepšení záchranných služeb a poskytování první pomoci
- ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů

Těmito směry by Komise chtěla stanovit všeobecný rámec pravidel a cíle, podle nichž se budou řídit jak národní, tak i místní strategie. V souladu se zásadou subsidiarity mají být tato

různá opatření prováděna na co nejvhodnější úrovni podle zásady sdílené odpovědnosti.

3. Problematické body a návrhy na zlepšení

3.1 Lepší koordinace činností

Zpravodaj podporuje v zásadě cíle navržené Komisí a hrubě nastíněná opatření. Zároveň sdílí i názor Komise, že pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je třeba soudržného, uceleného a integrovaného přístupu, který zahrne všechny účastníky silničního provozu a všechny zúčastněné strany a zohlední synergii s ostatními politickými cíli. To si vyžaduje, stejně jako začlenění problematiky bezpečnosti silničního provozu do všech patřičných oblastí politik a účinné propojení místní, regionální, vnitrostátní a evropské úrovně při přípravách a provádění opatření, vysokou míru koordinace. Vzhledem k současným strukturám na úrovni EU se však důsledné vytvoření takového integrovaného přístupu zdá nepravděpodobné. Zpravodaj proto navrhuje zřízení úřadu evropského koordinátora pro bezpečnost silničního provozu, který by měl za podpory Komise propojovat různé přístupy a úrovně. Koordinátor by mohl být především pomocným zprostředkovatelem spolupráce mezi jednotlivými úrovněmi.

3.2 „Vize nula“

Navržené snížení počtu smrtelných nehod o polovinu do roku 2020 je významně podporováno. To však znamená, že ještě v roce 2020 se cca 15 000 osob stane obětmi dopravních nehod. Cena za mobilitu občanů EU by tak byla hrozivě vysoká. Každý člověk, který následkem dopravní nehody zahynul nebo byl zraněn, je až příliš. Ačkoli nemůžeme počítat s žádnou absolutní bezpečností, je cíl pouhého snížení počtu smrtelných nehod o polovinu – i když to může být pro dané časové období až příliš ambiciózní cíl – z etického hlediska na vážkách. Komise by proto měla konečně přijmout požadavky Evropského parlamentu a navrhnout dlouhodobý cíl týkající se úplného zamezení smrtelným nehodám na silnicích („Vize nula“), který již mnohé státy provádějí na vnitrostátní úrovni. Evropská unie musí začít s konkretizací této vize a také s vypracováním strategie, která přesáhne rámec 10 let.

3.3 Ambiciózní cíle a konkrétní opatření

Pro dosažení ambiciózního cíle snížit počet smrtelných nehod o 50 % potřebuje EU konkrétní soubor opatření, který se bude vztahovat na časové období určené tímto sdělením. To především z toho důvodu, že i s přibývajícimi úspěchy je pořád složitější docílit snížení počtu usmrčených osob a nehod. Z tohoto hlediska jsou navržená opatření Komise příliš vágní, málo ambiciózní a nejsou přiměřené stávajícím výzvám.

Je politováníhodné, že Komise před uplynutím třetího akčního programu pro bezpečnost silničního provozu opomenula předložit návrh čtvrtého akčního programu. Namísto toho představila pouze strategické sdělení avšak se slabým účinkem, a to je jako referenční rámec nedostačující. Komise by proto měla uvedené přístupy rozpracovat do konce roku 2011 do podoby nového plnohodnotného akčního programu, který bude zahrnovat detailní seznam opatření s jasným časovým rámcem a nástroji pro sledování sloužícími k pravidelné kontrole úspěšnosti, stejně jako hodnocení v polovině období.

Navíc by měly být na úrovni EU navrženy další dva jasné definované a měřitelné cíle do roku 2020: z hlediska silniční dopravy snížit počet

- usmrčených dětí do 14 let o 60 % a
- osob, které utrpěly zranění ohrožující život, o 40 %.

Pro dosažení druhého cíle je nutné vyvinout definici harmonizovanou na celoevropské úrovni. Možnou kategorií by mohla například tvořit skupina osob, která utrpěla zranění ohrožující život a pro kterou by bylo charakteristickým rysem, že osobám z této skupiny musí být po nehodě poskytována intenzivní lékařská péče. Pro stanovení této definice musí být stanovena konkrétní lhůta.

3.4. Zlepšení ukazatelů a údajů bezpečnosti silničního provozu

Je nezbytné provádět nadnárodní srovnání a hodnocení pokroků nebo účinnosti daných opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Lze je provést pouze pomocí kvalitních a srovnatelných údajů a ukazatelů ze všech členských států a pomocí vhodných nástrojů hodnocení. Avšak i navzdory značným pokrokům je třeba dalšího zlepšení. Již dříve existovaly četné výzkumné projekty financované EU, které pracovaly na vývoji vylepšených souborů ukazatelů (např. SafetyNet). Výsledky těchto výzkumných projektů by měly být využity k získání hlubšího vhledu do způsobů fungování a přínosů těchto opatření pomocí lepších a rozsáhlejších datových souborů.

Srovnatelná data jsou především třeba zejména v oblasti analýzy příčin zranění a nehod. EU by měla co možná nejrychleji dát podnět k vytvoření harmonizované statistiky příčin nehod na celoevropské úrovni. Ta by měla zahrnovat i vytvoření harmonizované analýzy údajů souvisejících s nehodami prostřednictvím standardizovaného formuláře, stejně jako detailní výzkum v oblasti nehod financovaný EU a prováděný na reprezentativním vzorku dopravních oblastí ve všech členských státech s cílem získat více poznatků. K tomuto účelu by mohly být využity zkušenosti jednotlivých členských států.

Navíc by měly být údaje ze všech členských států zpracovány na jednom místě srozumitelným způsobem a při dodržení vysoké úrovně ochrany osobních údajů by měly být dány veřejnosti k dispozici.

3.5 Stanovení cílů na vnitrostátní úrovni a úrovni EU

Jasně měřitelné cíle mohou být zároveň impulzem a podnětem ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu ve členských státech – především pokud harmonizované údaje umožňují pravidelné srovnání výkonnosti a hodnocení vnitrostátních politik, která budou poté zveřejněna. EU by mohla všem členským státům uložit povinnost sestavit národní plány pro bezpečnost silničního provozu podle harmonizovaných společných pokynů a ty poté zveřejnit. Konkrétní tvorba těchto plánů v podobě vnitrostátních cílů a opatření by měla být podle principu subsidiarity ponechána v pravomoci členským státům.

3.6 Chování na silnicích

Občané EU mají právo na vysoké normy bezpečnosti silničního provozu. Politika se o to musí značnou měrou zasadit, a to zejména prosazováním pravidel silničního provozu. Zároveň má však každý účastník silničního provozu povinnost přispět jako jednotlivec k bezpečnější silniční dopravě. Každý se může zapojit. Opatření ke zlepšení chování účastníků silničního provozu mají proto zvláštní význam.

Patří k nim například opatření ke zlepšení vzdělávání řidičů začátečníků jako řízení za doprovodu od 17 let, což se těší velkému úspěchu v Německu, nebo zavedení vícefázových modelů při získávání řidičských průkazu, který počítá i s praktickým výcvikem po získání řidičského průkazu. I v této oblasti by měl být výrazněji prosazován koncept celoživotního učení. Jen v případě, že se účastník silničního provozu průběžně vzdělává, může držet krok s novými funkcemi vozidel a s celkovou dopravní situací. Dále by si všichni účastníci silničního provozu měli v pravidelných intervalech obnovovat své znalosti týkající se první pomoci, která byla součástí výcviku ke získání řidičského průkazu.

Jde však i o provádění dopravně psychologických opatření vedoucích k trvalé změně v chování rizikových účastníků silničního provozu, jako je všeobecně platné zavedení harmonizovaného bodového systému.

Navíc má Evropská unie chvályhodnou Evropskou chartu bezpečnosti silničního provozu, do které je zapojeno již množství aktérů s vlastními závazky. Komunikační struktury mezi jednotlivými aktéry, které vznikly díky této chartě, by měly být více rozvinuty a využity v rámci kampaní za bezpečnost silničního provozu na celoevropské úrovni.

3.7 Konkrétní jednotlivá opatření:

Kromě opakovaných požadavků Evropského parlamentu zpravodaj navrhuje řadu doplňujících opatření s cílem posunout bezpečnost silničního provozu v rámci celé EU vpřed. Jsou zaměřena mj. na:

- tlak pneumatik / povinnost používání zimních pneumatik
- poskytování relevantních informací o záchranné činnosti pomáhajícím a profesionálním záchranným službám
- opatření týkající se vzdělávání a dalšího výcviku účastníků silničního provozu
- kampaně za bezpečnost silničního provozu
- opatření k ochraně zranitelných účastníků silničního provozu
- technická opatření pro osobní a užitkové automobily
- antiblokové systémy pro motocykly
- detektor únavy
- výstražné vesty během nočního provozu mimo zastavěné oblasti
- jednotná hranice promile alkoholu v krvi
- elektrokola

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	21.6.2011
Výsledek konečného hlasování	+: 31 -: 6 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen