

Akčný program pre bezpečnosť na cestách v EÚ

Uznesenie Európskeho parlamentu o Európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách: zníženie počtu obetí dopravných nehôd v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť (2004/2162(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na Bielu knihu Komisie o európskej dopravnej politike do roku 2010: čas rozhodnúť (KOM(2001)0370) a na svoje uznesenie k tejto otázke z 12. februára 2003¹,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie o informačných a komunikačných technológiách pre bezpečné a inteligentné vozidlá (KOM(2003)0542),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie o Európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách: zníženie počtu obetí dopravných nehôd v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť (KOM(2003)0311) a jej nedávnu publikáciu z októbra 2004 pod názvom Záchrana 20 000 životov na našich cestách,
 - so zreteľom na odporúčanie Komisie 2004/345/ES zo 6. apríla 2004 o uplatňovaní opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy²,
 - so zreteľom na veronskú deklaráciu o bezpečnosti na cestách z 24. októbra 2003, závery druhej veronskej konferencie z 25. a 26. októbra 2004 a následný záväzok ministrov dopravy EÚ stanoviť bezpečnosť na cestách ako prioritu,
 - so zreteľom na Európsku chartu bezpečnosti cestnej premávky pripojenej k uvedenému oznámeniu Komisie o európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách,
 - so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A6-0225/2005),
- A. keďže treba uvítať cieľ zníženia počtu obetí dopravných nehôd v EÚ do roku 2010 na polovicu, ako aj pokračujúce strednodobé preskúmanie európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách zo strany Komisie,
- B. keďže fórum e-Safety vykonáva dôležitú prácu, na ktorej sa podieľa veľké množstvo zainteresovaných subjektov,
- C. keďže presadzovanie právnych predpisov týkajúcich sa rýchlosti, alkoholu a bezpečnostných pásov musí byť založené na výmene osvedčených postupov,
- D. keďže je všeobecne uznané, že prekračovanie rýchlostných limitov alebo rýchlosť neprispôsobená stavu vozovky, jazda pod vplyvom alkoholu, drog alebo určitých liekov a nesprávne používanie bezpečnostných pásov majú ničivé následky na bezpečnosť na cestách, vzhľadom na mieru úmrtnosti, ktorú tieto faktory zaznamenávajú, a počet ľudí,

¹ Ú. v. EÚ C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

² Ú. v. EÚ L 111, 17.4.2004, s. 75.

ktorí ich následkom zostávajú zranení alebo fyzicky postihnutí; keďže i napriek vynaloženému úsiliu vypovedá vysoká miera úmrtnosti o tom, že na dosiahnutie cieľa pre rok 2010 treba vykonať oveľa viac,

- E. keďže pokiaľ ide o bezpečnosť na cestách, má EÚ špecifické povinnosti, ktoré sú výslovne stanovené v zmluvách a je splnomocnená konať v oblastiach, v ktorých by zásah EÚ mohol vytvoriť pridanú hodnotu k opatreniam prijatých členskými štátmi, rovnako ako v ďalších životne dôležitých otázkach, ako sú používanie bezpečnostných pásov a vodičské preukazy; keďže sa naviac rozsah činnosti EÚ rozšíril a pokrýva o 80 miliónov viac občanov,
- F. keďže výmena osvedčených postupov zohráva obzvlášť dôležitú úlohu pri prevencii dopravných nehôd, ku ktorým v 65 % dochádza v mestách, v 30 % mimo miest a v menej ako 5 % na diaľnicach,
- G. so zreteľom na skutočnosť, že dopravné nehody spôsobujú každoročne na cestách EÚ viac ako 40 000 úmrtí a popri neúnosnom ľudskom utrpení sa s nimi spájajú priame a nepriame náklady, odhadované na 180 miliárd EUR alebo 2 % HNP EÚ,
- H. s uspokojením zaznamenáva, že automobily sú dnes štyrikrát bezpečnejšie ako v roku 1970, čo výrazne prispelo k zníženiu počtu úmrtí o 50 % v EÚ 15 členských štátov od roku 1970, a to počas obdobia, kedy sa objem cestnej premávky strojnásobil,
- I. znepokojený nízkou úrovňou bezpečnosti cestnej premávky v niektorých členských štátoch, najmä v mnohých z 10 nových členských štátov; uvedomujúc si, že ak by všetky členské štáty dosahovali rovnaké výsledky ako Veľká Británia a Švédsko, počet úmrtí by sa v EÚ 25 členských štátov znížil o 17 000 ročne, čo by znamenalo zníženie o 39 % a teda veľký krok vpred, avšak nedosiahol by sa cieľ 50 %,
 1. zdôrazňuje spoločnú zodpovednosť všetkých zainteresovaných strán, menovite EÚ, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov, priemyslu, organizácií a jednotlivcov, za prijatie konkrétnych pozitívnych a koherentných opatrení s cieľom zlepšiť bezpečnosť na cestách a znížiť počet obetí dopravných nehôd do roku 2010 na polovicu, a takto dosiahnuť spoločný cieľ; zdôrazňuje, že by sa mala úplne dodržiavať zásada subsidiarity a nemala by sa zneužívať ako výhovorka pre falošnú spokojnosť a nečinnosť v súvislosti s nesmiernou zodpovednosťou Európy pri vytváraní potrebného politického rámca;
 2. víta plánované strednodobé preskúmanie pokroku členských krajín pri vykonávaní Európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách, ktoré vykoná Komisia;
 3. vyzýva Komisiu, aby vo svojom strednodobom preskúmaní Európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách navrhla komplexný a trvalý rámec EÚ pre bezpečnosť na cestách, v ktorom sa podrobne uvedú všetky dôležité oblasti bezpečnosti na cestách, ciele a sprievodné opatrenia EÚ a členských štátov a ktorý bude porovnávať pokrok v porovnaní s cieľmi a každoročne hromadne zverejňovať výsledky;
 4. ľutuje, že uvedené oznámenie Komisie o Európskom akčnom programe o bezpečnosti na cestách neobsahuje hodnotenie druhého Akčného programu bezpečnosti na cestách (1997-2001), pretože hodnotenie je nevyhnutné na to, aby sa predišlo opakovaniu chýb; okrem toho ho mrzí skutočnosť, že Komisia sa nezameriava na špecifické problémy bezpečnosti na cestách v mestských oblastiach;

5. vyzýva Komisiu, aby vytvorila dlhodobú koncepciu bezpečnosti na cestách aj po roku 2010, ktorá by popisovala kroky nevyhnutné na predchádzanie úmrtnosti a vážnym zraneniam v dôsledku dopravných nehôd (tzv. nulová vízia);
6. domnieva sa, že Komisia by mala podporovať prechod k používaniu hromadnej dopravy a úspornú cestnú dopravu nemotorizovanými prostriedkami s cieľom zlepšiť bezpečnosť na cestách a ďalej sa domnieva, že v tejto súvislosti je potrebné vytvoriť jasný rámec politickej podpory;
7. zastáva názor, že výmena osvedčených postupov a koordinácia spoločných politík si vyžaduje oveľa výraznejšiu koordináciu politiky, šírenie nepopierateľných údajov, ktoré slabších aktérov uvedú po určitý tlak, a štruktúrovanejší prístup, než sa uplatňoval doteraz; domnieva sa, že medzi kľúčové úlohy potrebné na dosiahnutie spoločného prístupu patria napríklad:
 - zhromažďovanie, analýza a zverejňovanie údajov, ako aj výkonnostné ukazovatele bezpečnosti,
 - harmonizácia štatistík nehodovosti (a ich následné zaradenie do databázy EÚ),
 - uskutočňovanie kampaní za bezpečnosť na cestách v rámci celého Spoločenstva,
 - podpora výskumných programov a eventuálne zavádzanie nových technológií v úzkej spolupráci s priemyslom a ďalšími zúčastnenými stranami,
 - zintenzívnenie cezhraničnej výmeny informácií a auditov v súvislosti s presadzovaním právnych predpisov Spoločenstva, napr. v oblasti časov jazdy a dôb odpočinku v cestnej doprave a na podporu jednotnejšieho výkladu a uplatňovania týchto právnych predpisov;
8. žiada Komisiu, aby mu do dvoch rokov oznámila, ktoré inštitucionálne prostredie bude z hľadiska nezávislosti a odbornosti najvýhodnejšie na vyhodnotenie a zlepšenie pokroku v oblasti bezpečnosti na cestách;
9. vyzýva predsedníctvo Rady, aby v roku 2005 usporiadalo tretiu veronskú konferenciu a začalo veronský proces, ktorý sa bude integrovať do navrhovaného rámca EÚ pre bezpečnosť na cestách; očakáva, že veronský proces pomôže vytvoriť potrebné politické vedenie, ako tomu bolo v prípade cardiffského alebo lisabonského procesu, podporovaním vysoko postavených politikov, aby sa zaviazali k zníženiu počtu dopravných nehôd; zastáva ďalej názor, že ukazovatele výkonnosti a vzájomné kontroly členských štátov môžu byť účinné, ak sa využijú na odhalenie vinníkov a vytvoria tak politický tlak na dosiahnutie požadovanej úrovne bezpečnosti;
10. poukazuje na to, že vysoká miera zainteresovanosti v otázke bezpečnosti na cestách môže v krátkej dobe priniesť významné výsledky, ako sa to nedávno potvrdilo vo Francúzsku, kde sa kampaniou zahájenou v roku 2002 znížil počet úmrtí za dva roky o 30 %; žiada vyššiu úroveň politickej zodpovednosti za bezpečnosť na cestách v celej EÚ;
11. víta skutočnosť, že Európska charta bezpečnosti cestnej premávky jasne uvádza, že bezpečnosť na cestách je spoločnou zodpovednosťou a zainteresovaným stranám poskytuje prostriedok na prijímanie záväzkov; obáva sa však, že charta si nezískala toľkých

prívržencov a ani sa jej nedostáva toľko pozornosti, ako sa pôvodne predpokladalo; navrhuje propagovať Chartu prostredníctvom kampane zorganizovanej spoločne na európskej aj národnej úrovni s cieľom oboznámenia verejnosti s prijatými záväzkami; vyzýva na vyčlenenie primeraných finančných zdrojov, a to aj zo strany inštitúcií Spoločenstva, a na vytvorenie posilnenej komunikačnej stratégie s cieľom osloviť viaceré subjekty, napríklad MSP, a šíriť osvedčené postupy v každej oblasti; žiada udeľovať najlepším aktérom pri verejných príležitostiach výročné ceny bezpečnosti na cestách; vyzýva Komisiu, aby posúdila možnosť pôsobiť na jednotlivých občanov prostredníctvom osobných záväzkov v oblasti bezpečnosti na cestách;

12. zdôrazňuje, že je dôležité, aby sa nákupcovia dopravných služieb aktívne zúčastňovali na zlepšovaní bezpečnosti na cestách a vyzýva Komisiu, aby vykonala všetko, čo je v jej silách, aby nákupcovia dopravných služieb vyžadovali od svojich dodávateľov, aby spĺňali požiadavky na bezpečnosť na cestách; vyzýva príslušné európske, národné, regionálne a miestne orgány, aby vyžadovali akčný plán bezpečnosti na cestách od podnikov, od ktorých nakupujú dopravné služby; vyzýva Komisiu, aby vykonala všetko, čo je v jej silách, aby zabezpečila, že Európska charta bezpečnosti cestnej premávky bude slúžiť ako základ pre vydanie osvedčení, ktoré potvrdia, že dopravné firmy dodržiavajú požiadavky na bezpečnosť na cestách;
13. je presvedčený, že k významným a trvalým výsledkom môže viesť len integrovaný systémový prístup, ktorý sa bude týkať všetkých oblastí bezpečnosti na cestách, t.j. všetkých účastníkov premávky a všetkých užívateľov a nákupcov dopravných služieb a najmä vodičov (fyzický stav, odbornú prípravu, reakcie), vozidiel (ich vybavenie, bezpečnostné predpisy, údržba) a infraštruktúry (stav a údržba cestnej siete, vyťaženosť komunikácií, výstavba ciest, dopravné značky) – spolu so stimulmi na zvýšenie používania verejnej hromadnej dopravy – a efektívnej legislatívy v členských štátoch;
14. vyzýva Komisiu, členské štáty a ich regionálne orgány, aby zamerali vzdelávanie, legislatívu a kontrolné opatrenia v oblasti bezpečnosti na cestách na vysoko rizikové skupiny;
15. domnieva sa, že dôkladná odborná príprava na vysokej úrovni určená vodičom, inštruktorom a orgánom na presadzovanie právnych predpisov má mimoriadny význam; vyzýva Komisiu, aby podporovala odbornú prípravu už na základných školách, čo by prispievalo k znižovaniu úmrtnosti medzi mladými, ako aj celoživotné vzdelávanie vodičov s primeraným dôrazom na potreby osobitných skupín, ako sú staršie osoby, osoby s postihnutím a pristáhovalci; podporuje kampane na úrovni Spoločenstva zameriavajúce sa najmä na osoby, ktoré najčastejšie porušujú dopravné predpisy, a zdôrazňujúce najväčšie príčiny úmrtnosti, medzi ktoré patria neprimeraná rýchlosť, riadenie pod vplyvom alkoholu alebo nepoužívanie bezpečnostných pásov; žiada o urýchlené zavedenie európskeho vodičského preukazu, čím v neposlednom rade sleduje možnosť priebežného preverovania fyzických a duševných dispozícií vodičov a ich vodičských schopností;
16. dôrazne podporuje úsilie Komisie vyšetriť v súvislosti s odbornou prípravou, dobou jazdy a odpočinku a obmedzením rýchlosti, vplyv narastajúceho využívania malých úžitkových vozidiel v komerčnej nákladnej doprave na bezpečnosť na cestách; vyzýva Komisiu, aby mu postúpila výsledky tohto vyšetrenia čo najskôr a podľa potreby aj spolu s legislatívnym návrhom;

17. pripomína, že podľa britská štúdie¹ je veľa úmrtí spôsobených únavou vodičov, pričom táto štúdia zistila, že únava je príčinou okolo 20 % nehôd počas dlhých jazd na hlavných cestách a diaľnicach; vyzýva Komisiu, aby zverejnila štatistiky týkajúce sa celkovej situácie v Európe a aby podporila opatrenia na riešenie tohto problému;
18. vyzýva Komisiu, členské štáty a ich regionálne orgány, aby venovali zvláštnu pozornosť ochrane a bezpečnosti zraniteľných účastníkov na cestách, ako sú chodci a cyklisti;
19. obáva sa o bezpečnosť týchto zraniteľných účastníkov cestnej premávky vrátane mládeže, u ktorej je úmrtnosť obzvlášť vysoká; pripomína, že riziko úmrtia pri jazde na motocykli alebo mopede je sedemnásť krát vyššie ako pri jazde v aute a chôdza a bicyklovanie sú až deväť krát riskantnejšie; zdôrazňuje potrebu podstatného zlepšenia bezpečnosti, a to nielen bezpečnosti cestujúcich v aute, ale aj bezpečnosti zraniteľných účastníkov premávky, napríklad chodcov, cyklistov a motocyklistov; zdôrazňuje potrebu zamerať vzdelávanie, legislatívu a kontrolné opatrenia v oblasti cestnej premávky na rizikovejšie skupiny prostredníctvom ucelenejšieho prístupu; vyzýva Komisiu, aby navrhla efektívne opatrenia na zabezpečenie maximálnej ochrany všetkých zraniteľných účastníkov cestnej premávky - napríklad výstražné svetlá pre bezpečnosť dvojkolesových vozidiel; domnieva sa, že všetci účastníci cestnej premávky by mali byť informovaní o rizikách a spôsoboch ich zníženia; víta Nový program pre hodnotenie detských sedačiek (NPACS) financovaný zo strany EÚ, ktorým sa zaviedol harmonizovaný test a hodnotiace protokoly; vyzýva Komisiu, aby preskúmala, či by bezpečnosť detí nemala mať vyššiu prioritu v politike bezpečnosti cestnej premávky Spoločenstva a či by sa zvýšená pozornosť venovaná bezpečnosti chodcov nemala prejaviť pri nárazových testoch Európskemu programu hodnotenia nových automobilov (Euro NCAP) a pri uvádzaní druhej fázy smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/102/ES zo 17. novembra 2003 o ochrane chodcov a ďalších zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred zrážkou a v prípade zrážky s motorovým vozidlom a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS²;
20. pripisuje vhodnému a pravidelnému presadzovaniu právnych predpisov kľúčový význam pri zlepšovaní bezpečnosti na cestách;
21. poukazuje na to, že presadzovanie dodržiavania platných pravidiel cestnej premávky by výrazne zlepšilo bezpečnosť na cestách, keďže väčšina dopravných nehôd je dôsledkom nedodržiavania týchto pravidiel; osobitne zdôrazňuje význam dodržiavania rýchlostných obmedzení, obmedzení pre maximálnu hladinu alkoholu v krvi, pre užívanie liekov a drog, ako aj predpisov o používaní bezpečnostných pásov a ochranných prílb a pripomína, že tieto predpisy patria v prvom rade do právomoci členských štátov, treba ich však čo najskôr skoordinať a členské štáty oboznámiť s osvedčenými postupmi; osobitne víta odporúčanie Komisie zo 17. januára 2001 o maximálnej hladine alkoholu v krvi³ na úrovni 0,5 mg/ml a dôrazne vyzýva členské štáty, aby prijali túto maximálnu hraničnú hodnotu; nalieha na členské štáty, aby pohoťovo pristúpili k vykonaniu odporúčania Komisie zo 6. apríla 2004 týkajúceho sa uplatňovania opatrení⁴; vyzýva Komisiu, aby monitorovala vykonávanie tohto odporúčania a v prípade potreby poskytla pomoc členským štátom,

¹ <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

² Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2003, s. 15.

³ Ú. v. ES L 43, 14.2.2001, s. 31.

⁴ Podľa odhadov Komisie môže samotné presadzovanie právnych predpisov políciou v súvislosti s prekračovaním obmedzení rýchlosti, riadením pod vplyvom alkoholu a nepoužívaním bezpečnostných pásov pomôcť zabrániť 6 000 úmrtiam a 14 000 zraneniam do roku 2010.

ktorým sa odporúčanie nedarí vykonať; vyzýva Komisiu, aby v rámci svojho strednodobého preskúmania akčného plánu informovala o miere vykonávania; vyzýva Komisiu, aby na základe tohto hodnotenia navrhla potrebné legislatívne opatrenia záväznej povahy týkajúce sa maximálnej hladiny alkoholu (podľa odporúčania Európskeho parlamentu: 0,5 mg/ml pre dospelých a 0,2 mg/ml pre vodičov začiatočníkov) a používania bezpečnostných pásov;

22. uvedomuje si, že cezhraničné presadzovanie právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy nie je na veľmi uspokojivej úrovni z dôvodu neprítomnosti jednotného systému, prostredníctvom ktorého by orgány jedného členského štátu mohli stíhať páchatel'ov iného členského štátu¹; vyzýva Komisiu, aby predložila návrh na realizovateľnú kampaň na úrovni Spoločenstva, ktorá by zabezpečila, že vodiči budú dodržiavať pravidlá cestnej premávky v každom členskom štáte EÚ, cez ktorý budú prechádzať; vyzýva Komisiu, aby predložila návrh na realizovateľný prístup na úrovni Spoločenstva, ktorý by členským štátom umožnil sledovať priestupky a uložené sankcie; konštatuje, že v súvislosti s peňažnými sankciami sa vypracoval základ pre možnú legislatívu², ako aj nevyhnutný rámec systému výmeny informácií³;
23. víta myšlienku zavedenia povinných harmonizovaných piktogramov na baleniach liekov, založených na európskej klasifikácii liekov podľa ich účinkov;
24. poukazuje na nebezpečenstvo mŕtvych uhlov; vyzýva na urýchlené, nízko nákladové opatrenia na vybavenie návesov zrkadlami na odstránenie mŕtvych uhlov; vyzýva Komisiu aby zvažila potrebu revízie právnych predpisov Spoločenstva a možnosť jej realizácie s cieľom umožniť výrobcom zavedenie stredného stĺpika A, ktorý poskytuje lepšie zorné pole; vyzýva na to, aby boli ľahače s návesom vybavené „predným zrkadlom“, ktoré by umožnilo najmä odstrániť mŕtve uhly, s ktorými sa vodiči stretávajú na prechodoch pre chodcov;
25. pripomína, že novší vozový park by bol bezpečnejší; vyslovuje poľutovanie nad skutočnosťou, že oznámenie Komisie o zdanení osobných automobilov v Európskej únii (KOM(2002)0431) a následné uznesenie, ktoré prijal Európsky parlament⁴, nevyvolali navrhované nahradenie registračných daní ročnými cestnými daňami, čím zabraňujú zlepšeniu fungovania vnútorného trhu a rýchlejšiemu zavádzaniu nových a bezpečnejších vozidiel; vyzýva Komisiu, aby navrhla stimulačné programy zamerané na obnovu vozového parku, vrátane poľnohospodárskych vozidiel, čo by znamenalo nielen viditeľný prínos pre

¹ Príkladom toho je, že francúzsky národný systém na presadzovanie práva v súvislosti s prekročením rýchlosti, ktorý svoju činnosť začal v roku 2003, zaznamenal za prvé štyri mesiace svojho fungovania približne 25 % prekročení zákona u vozidiel registrovaných mimo územia Francúzska (VERA 2 2004:1), pričom tieto vozidlá predstavujú iba 10 % celkového objemu cestnej premávky.

² Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).

³ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na peňažné sankcie (Ú. v. EÚ L 76, 22.3.2005, s. 16).EUCARIS je systém založený na multilaterálnej dohode z 29. júna 2000. Je infraštruktúrou, prostredníctvom ktorej môžu zúčastnené krajiny prehliadať databázy iných krajín obsahujúce informácie o vodičských preukazoch a/alebo vozidlách (www.eucaris.com). RESPER je sieť o vodičských preukazoch, ktorú v súčasnosti vytvára Komisia a Rada s cieľom sprostredkovať informácie a údaje o všetkých európskych vodičských preukazoch.

⁴ Ú. v. EÚ C 83 E, 2.4.2004, s. 191.

bezpečnosť na cestách a životné prostredie, ale aj pre rozvoj priemyslu; v tomto smere Komisia vyzýva, aby vyhodnotila dôsledky zvýšeného požívania vozidiel 4x4 a iných vozidiel navrhnutých pre iné účely (štvorkolesové motorčky, káry atď.) na výšku nehodovosti a navrhla opatrenia na zníženie rizika, ktoré tieto vozidlá spôsobujú;

26. s nadšením podporuje zachovanie kultúrneho dedičstva, ktoré predstavujú historické vozidlá; preto vyzýva k tomu, aby plánovaná legislatíva brala na zreteľ každý neúmyselný, ale potencionálne negatívny vplyv na používanie, a tým tiež zachovanie historických vozidiel;
27. pripomína, že cestná sieť, v ktorej sú časté dopravné nehody, a cestná sieť, ktorá neminimalizuje následky nehôd, je veľkým bezpečnostným rizikom; uznáva, že cesty by sa mali modernizovať, aby zodpovedali súčasnej úrovni premávky, a mali by sa stavať podľa noriem, ktoré berú do úvahy potreby všetkých účastníkov cestnej premávky, vrátane tých najzraniteľnejších; je veľmi naklonený úsiliu Komisie o zavedenie harmonizovaného vymedzovania miest častých dopravných nehôd, dopravných značiek Spoločenstva, informácií pre motoristov a nápravných opatrení;
28. považuje rámcovú smernicu o bezpečnom riadení infraštruktúry za užitočný nástroj vykonávanie systémového prístupu k bezpečnosti na cestách; zastáva názor, že takáto smernica by mala stanoviť, aké prevádzkové postupy sú potrebné v štádiu návrhu, výstavby a prevádzky nových a existujúcich ciest, aby sa zabezpečilo, že budú vyhovovať všetkým bezpečnostným normám, na podporu národných programov znižovania nebezpečenstva na rizikových úsekoch ciest, najmä odstraňovaním úrovňových križovatiek, a na to, aby prispeli k vytvoreniu sietí odborníkov, ktoré umožnia využiť najlepšie európske prístupy k navrhovaniu a riadeniu bezpečnosti na cestách; zdôrazňuje, že členské štáty by mali pri navrhovaní a budovaní ciest systematicky brať zreteľ na bezpečnosť všetkých vodičov (motocyklov, bicyklov, ťažkých vozidiel atď.) a na prevenciu nehôd;
29. nalieha na Komisiu, aby venovala väčšiu pozornosť koordinácii Európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách s akčným programom životného prostredia a navrhuje, aby sa pri hodnoteniach financovania Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) zohľadnili bezpečnostné a environmentálne kritériá; navrhuje základnú harmonizáciu dopravných značiek a informácií ako prvý krok k európskemu systému dopravných značiek jednotnej farby, tvaru, písma a symbolov, po ktorom bude nasledovať vybavenie ciest inteligentnými systémami riadenia dopravy a informačnými systémami;
30. upozorňuje na potenciál platformy EuroTest na podporu vytvárania škály programov Spoločenstva na hodnotenie a meranie mobility pre výrobky a služby mobility infraštruktúry a pre zvýšenie občianskeho povedomia; osobitne víta EuroRAP (Európsky program hodnotenia ciest) a EuroTAP (Európsky program hodnotenia tunelov); vyzýva na urýchlené rozšírenie programov EuroRAP a EuroTAP na všetky členské štáty EÚ a na všetky hlavné cesty a tunely, ako aj na zverejňovanie usmernení pre osvedčené postupy; podporuje myšlienku udeľovať v súlade s usmerneniami EÚ všetkým hlavným cestám v EÚ tzv. body za bezpečnosť;
31. upozorňuje na výsledky prieskumu o dopravných značkách EuroTest 2005, ktorý ukázal, že 91 % motoristov by kvôli zlepšeniu bezpečnosti na cestách privítalo lepšiu harmonizáciu dopravných značiek po celej Európe; vyzýva Komisiu, aby zareagovala prijatím efektívnych opatrení na zlepšenie systému dopravného značenia, reakcií vodičov a poskytovanie príslušných informácií vodičom; vyzýva Komisiu, aby začala iniciatívu za

jednotný výklad Dohovoru OSN z 8. novembra 1968 o systéme dopravného značenia a signalizácie v rámci EÚ; dôrazne vyzýva Komisiu, aby preskúmala zistené problémy, napríklad nadmerné množstvo dopravných značiek a ich nedostatočnú znalosť; je naklonený poskytovaniu zrozumiteľných a aktuálnych informácií o systémoch dopravného značenia v jednotlivých členských štátoch, čo uľahčí cezhraničnú dopravu; zastáva názor, že takéto informácie by mali byť ľahko dostupné na internetovej stránke EÚ vo všetkých úradných jazykoch EÚ;

32. Putuje, že spoločné pohotovostné číslo 112 nepoznajú všetci Európania ; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vyhodnotili súčasné povedomie európskej verejnosti o jednotnom európskom pohotovostnom čísle a kvalitu služieb poskytovaných občanom v tiesni prostredníctvom tohto čísla; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby navrhli opatrenia založené na tomto vyhodnotení s cieľom zlepšiť situáciu v EÚ;
33. žiada o vypracovanie predbežnej analýzy nákladovej efektívnosti každého opatrenia, ktoré by malo výrazné finančné dôsledky a každého významného kroku, ktorý sa má uskutočniť; odporúča, aby Komisia vysvetlila dôvody svojich záverov v prípade, ak zistí, že prínos by bol pravdepodobne nevýrazný; konštatuje, že by bolo rozumné zapojiť členské štáty do rozhodovania o vhodnosti realizácie opatrenia;
34. upozorňuje na úlohu, ktorú môžu zohrať poisťovacie spoločnosti pri znižovaní počtu dopravných nehôd v obchodnej doprave; odstupňované poisťné čiastky sú vhodným spôsobom motivácie dopravných firiem na to, aby stanovili bezpečnosť na cestách za svoju prioritu, a tak znižovali počet dopravných nehôd;
35. vyjadruje poľutovanie nad tým, že tretí akčný program bezpečnosti na cestách osobitne nezvýrazňuje problémy bezpečnosti na cestách v husto osídlených oblastiach a neuvádza spôsoby, ktorými môže verejná doprava prispieť k zníženiu nehodovosti na cestách; je presvedčený o tom, že šírenie osvedčených postupov by mohlo predstavovať obrovský potenciál pre mestské oblasti po celej Európe; vyzýva na zintenzívnenie činností na šírenie osvedčených postupov a tiež zintenzívnenie výskumu; v tejto súvislosti podčiarkuje zásadný prínos, ktorý má pre bezpečnosť na cestách vytváranie spoločných noriem pre cestnú geometriu, projektovanie infraštruktúry a dopravné značky;
36. je si vedomý toho, že mnohé sľubné technológie sa nemôžu zaviesť okamžite; vyzýva preto Komisiu, aby navrhla zoznam prioritných oblastí, na ktoré by sa mal sústrediť technologický rozvoj, ako aj časový plán ich zavedenia; trvá na tom, že zoznam priorit a časový plán by sa mali vypracovať až po vykonaní podrobnej analýzy nákladov a prínosov; žiada, aby prioritné činnosti pokrývali krátkodobé, strednodobé a dlhodobé ciele a aby boli začlenené do veronského procesu;
37. domnieva sa, že technológie, ako je telematika, poskytujú z dlhodobého hľadiska, možnosť takmer úplného vylúčenia smrteľných nehôd; vyzýva preto na intenzívny výskum a spoluprácu medzi zúčastnenými stranami s cieľom podporiť urýchlené zavedenie najslubnejších technológií;
38. uvedomuje si skutočnosť, že zavedenie mnohých nových technológií môže byť nákladné a že nákupovia nových automobilov nie sú vždy schopní alebo ochotní zaplatiť plnú cenu ani vtedy, ak by sociálno-ekonomické úspory nákladov boli vyššie ako dodatočné náklady na vozidlo; vyzýva Komisiu, aby spolu s členskými štátmi definovala (pri súčasnom zabezpečení fungovania vnútorného trhu) fiškálne a iné stimuly na zrýchlenie zavádzania

efektívnych riešení a zlepšila ich zavádzanie prostredníctvom reformovaného a rozsiahlejšieho programu EuroNCAP (Európsky program hodnotenia nových automobilov);

39. je toho názoru, že z obrovského množstva technológií by mala byť špeciálna pozornosť venovaná týmto riešeniam:

- Signalizovanie nezapnutých bezpečnostných pásov a moderné zadržiavacie systémy: konštatuje, že vo Švédsku používa 95 % členov osádky automobilu bezpečnostné pásy; zatiaľ čo polovica obetí dopravných nehôd ich nemala zapnuté; podporuje povinné montovanie signalizácie zapnutia bezpečnostných pásov vodiča do všetkých nových vozidiel s príslušnými výnimkami pre mestskú hromadnú dopravu, a rozšírenie používania tejto signalizácie na sedadlá pasažierov;
- Elektronická kontrola stability (ESC): zdôrazňuje že výsledky celosvetového prieskumu jednomyseľné potvrdzujú to, že systémy kontroly stability vozidiel, ako napríklad ESC, poskytujú veľký potenciál možnosti záchrany životov¹; podporuje čo najrýchlejšie zavedenie systémov ESC - podľa možnosti prostredníctvom dohody na báze dobrovoľnosti - a rozvoj medzinárodne harmonizovaného testu platnosti stabilizačných systémov vozidla;
- Systémy obmedzovania rýchlosti: poukazuje na možnosti technológií zníženia rýchlosti prostredníctvom informácií vodičovi, obmedzovačov rýchlosti, ktorých funkciu môže zapínať užívateľ a inteligentného prispôsobovača rýchlosti (ISA), ktoré by mohli znížiť počet nehôd o približne 35 % v podobe povinného zásahového systému²; vyzýva k zavedeniu varovných systémov na dodržiavanie rýchlosti v automobiloch a prípadne k zavedeniu ISA, kde to národné orgány považujú za vhodné; je zástancom spoločných technických noriem a opatrení, ktoré sprístupnia údaje o rýchlostných obmedzeniach v celej EÚ pre digitálne mapy;
- Alkozámky: poznamenáva, že dopravné nehody spojené s požitím alkoholu dosahujú ročne počet okolo 10 000; dôrazne vyzýva Komisiu, aby podporila zavedenie spoľahlivých alkozámok; za rozumnú považuje postupnú stratégiu začínajúcu nápravnými opatreniami pre opakovane trestaných vodičov, dobrovoľnými opatreniami a obchodnou dopravou;
- eCall: pripomína, že eCall (tiesňové volanie) predstavuje možnosť podstatného zníženia počtu úmrtí, závažnosti zranení a stresu po nehodách, pretože urýchľuje zásah záchranej služby; víta akčný program na vybavenie nových automobilov systémom tiesňového volania do roku 2009 a ak sa táto stratégia ukáže ako nákladovo efektívna, navrhuje ju rozšíriť na vozidlá osobnej dopravy a vozidlá na prepravu nebezpečného nákladu;

40. podporuje zavedenie prehodnoteného, rozsiahleho programu EuroNCAP upevnením spolupráce s Komisiou prostredníctvom dodatočnej finančnej podpory a aktívnejšej účasti na práci na tomto programe; žiada, aby program EuroNCAP obsahoval ďalšie aspekty pasívnej bezpečnosti, ako je ochrana proti hyperflexii krku a kompatibilita vozidiel

¹ Výskum USA, ktorý uskutočnil Národný úrad pre bezpečnosť na diaľniciach, navrhuje, že ak by boli všetky automobily vybavené ESC, mohlo by to znížiť úmrtnosť pri nehodách s jedným vozidlom o 30 %.

² Inteligentné dopravné systémy a bezpečnosť na cestách, ETSC 1999.

v prípade ich zrážky; ďalej poznamenáva, že systémy aktívnej bezpečnosti (ako napr. ESC) stále vo veľkej miere predstavujú neodskúšané možnosti s veľkým potenciálom zlepšenia bezpečnosti na cestách a že najslubnejšie riešenia by mali byť zahrnuté do postupov programu EuroNCAP;

41. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade, Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.