



PŘIJATÉ TEXTY

P9_TA(2021)0407

Rámcová politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“ (2021/2014(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na pracovní dokument útvarů Komise ze dne 19. června 2019 s názvem „Rámcová politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách““ (SWD(2019)0283),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 s názvem „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – Nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020)0789),
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu¹ (směrnice o přeshraničním vymáhání předpisů),
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech² (směrnice o řidičských průkazech),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu³ (nařízení o obecné bezpečnosti),
- s ohledem na své usnesení o provádění balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel z hlediska bezpečnosti silničního provozu ze dne 27. dubna 2021⁴,
- s ohledem na závěry Rady ze dne 8. června 2017 s názvem „Bezpečnost silničního

¹ Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9.

² Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18.

³ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁴ Přijaté texty, P9_TA(2021)0122.

provozu – podpora prohlášení z Valletty z března 2017“,

- s ohledem na stockholmské prohlášení ze dne 19.–20. února 2020 učiněné na třetí celosvětové ministerské konferenci o bezpečnosti silničního provozu,
 - s ohledem na prohlášení Rady o cyklistice jako způsobu dopravy šetrném ke klimatu ze dne 7. října 2015, které na neformálním zasedání v Lucemburku podepsali ministři dopravy EU;
 - s ohledem na článek 54 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0211/2021),
- A. vzhledem k tomu, že každý rok přichází na silnicích v EU o život stále přibližně 22 700 osob a asi 120 000 jich je vážně zraněno; vzhledem k tomu, že v posledních deseti letech bylo v Evropské unii při dopravních nehodách usmrceno více než 11 800 dětí a mladistvých ve věku 0–17 let; vzhledem k tomu, že v posledních letech dochází ke stagnaci, pokud jde o snižování počtu obětí dopravních nehod v EU, a proto se nepodařilo dosáhnout cíle, kterým bylo snížení počtu obětí na cestách mezi lety 2010 a 2020 o polovinu; vzhledem k tomu, že výše uvedené údaje představují pro občany EU nepřijatelnou lidskou a společenskou cenu a že externí náklady na dopravní nehody v EU představují přibližně 2 % jejího ročního HDP;
- B. vzhledem k tomu, že se EU setkává s novými trendy a výzvami v oblasti automatizace, které mohou mít na bezpečnost silničního provozu obrovský dopad; vzhledem k tomu, že je nutné se zabývat stále častěji se vyskytujícím fenoménem, kterým je odvádění pozornosti řidiče mobilními zařízeními; vzhledem k tomu, že v blízké budoucnosti bude představovat přítomnost jak vozidel s širokým spektrem automatizovaných či propojených funkcí, tak i tradičních vozidel v kombinované dopravě nové riziko, zejména pokud je o nechráněné účastníky provozu, jako jsou motocyklisté, cyklisté a chodci;
- C. vzhledem k tomu, že technický pokrok, propojenost, automatizace a sdílená ekonomika nabízejí v oblasti bezpečnosti silničního provozu a boje proti dopravním zácpám, zejména v městských oblastech, nové příležitosti; vzhledem k tomu, že zajištění součinnosti mezi opatřeními v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti a dosažením transformace v dopravě přechodem na veřejnou dopravu a aktivní mobilitu by mohlo vést ke snížení emisí CO₂ a ke zlepšení kvality ovzduší a pomoci při osvojování aktivnějšího a zdravějšího způsobu života;
- D. vzhledem k tomu, že cestující v automobilech, které byly v testu evropského programu hodnocení nových vozů (Euro NCAP) označeny pěti hvězdami, mají o 68 % nižší riziko smrtelných zranění a o 23 % nižší riziko vážného zranění než cestujících ve vozech ohodnocených dvěma hvězdami;
- E. vzhledem k rostoucímu podílu obětí silničního provozu z řad nechráněných osob, jelikož z větší bezpečnosti vozidel a dalších opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu mají prospěch především uživatelé vozidel; vzhledem k tomu, že u nových automobilů prodávaných v EU dochází k nárůstu hmotnosti, výkonu a nejvyšší rychlosti, což představuje z hlediska bezpečnosti silničního provozu větší riziko; vzhledem k tomu, že je naléhavě nutné se zabývat bezpečností motocyklistů, cyklistů

a chodců;

- F. vzhledem k tomu, že jednostopá vozidla, která představují pouze 2 % celkového počtu ujetých kilometrů, odpovídají za 17 % celkového počtu úmrtí na silnicích; vzhledem k tomu, že mezi jednotlivými zeměmi existují značné rozdíly; vzhledem k tomu, že EU by měla v příštích deseti letech upřednostnit přijímání dalších opatření, která by zajistila větší bezpečnost těchto vozidel;
- G. vzhledem k tomu, že podle studie Komise dochází na dálnicích pouze k 8 % úmrtí, zatímco k 37 % úmrtí dochází v městských oblastech a k 54 % na silnicích na venkově; vzhledem k tomu, že pro bezpečnost silničního provozu mají zásadní význam nové investice a řádná údržba stávající infrastruktury po celou dobu její životnosti;
- H. vzhledem k tomu, že ne všechny oběti nehod jsou hlášeny, což zkrsluje dostupné statistické údaje; vzhledem k tomu, že je třeba vypracovat účinnou metodu ke zjišťování skutečného počtu obětí dopravních nehod;
- I. vzhledem k tomu, že klíčem k prevenci a zmírnění smrtelných dopravních nehod je zajištění bezpečného chování účastníků silničního provozu (jako je dodržování povolené rychlosti, používání ochranných prostředků, jako jsou bezpečnostní pásy a nárazové přilby, řízení nikoli pod vlivem alkoholu a jiných drog, řízení, jízda a chůze bez rozptýlení) a jeho prosazování;
- J. vzhledem k tomu, že pokud jde o mobilitu a bezpečnost silničního provozu, uplatňují se genderové, věkové a sociální rozdíly;
- K. vzhledem k tomu, že dosažení nových cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyžaduje intenzivnější úsilí a spolupráci se zúčastněnými stranami při vypracovávání promyšlené evropské politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a podporu výzkumu a inovací, aby bylo možné dosáhnout politického řešení založeného na spolehlivých údajích a analýze dopadů, a také větší počet cílenějších donucovacích opatření na úrovni členských států a účinnou přeshraniční spolupráci při vymáhání sankcí;
- L. vzhledem k tomu, že se v případě 40 až 60 % všech úmrtí na silnicích spojených s prací jedná o silniční nehody, k nimž dochází buď v práci, nebo na cestě do práce; vzhledem k tomu, že na unijních cestách se běžně setkáváme s únavou řidičů;
- M. vzhledem k tomu, že uplatňování národních plánů silniční bezpečnosti a nového rámce politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyžaduje stabilní a dostatečné finanční prostředky jak na úrovni členských států, tak i v rozpočtu EU;

Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vízi nulových obětí na cestách“

1. vítá skutečnost, že v souladu s prohlášením z Valletty potvrdila EU v rámci své politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 znovu svůj dlouhodobý strategický cíl dosáhnout do roku 2050 téměř nulového počtu úmrtí a nulového počtu vážných zranění na unijních silnicích (vize nulových obětí na cestách) a svůj střednědobý cíl snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění o 50 %; zdůrazňuje, že tyto cíle a úkoly EU týkající se bezpečnosti silničního provozu by se měly opírat o koordinovaný, dobře naplánovaný, systematický a řádně financovaný přístup

- k bezpečnosti silničního provozu na unijní, celostátní, regionální a místní úrovni;
2. vítá v této souvislosti přijetí přístupu „bezpečného systému“ na úrovni EU, který se zakládá na výkonnostním rámci a časově vymezených cílech týkajících se omezení počtu úmrtí a vážných zranění; vítá stanovení klíčových ukazatelů výkonnosti ve spolupráci s členskými státy, které mají zajistit cílenější analýzu výsledků členských států a zjistit případné nedostatky; vyzývá Komisi, aby do roku 2023 stanovila cíle týkající těchto výsledků; poukazuje na význam trvalé spolupráce mezi EU a členskými státy v tomto ohledu a naléhavě vyzývá všechny členské státy, aby se této činnosti plně věnovaly a dohodly se na jednotné metodice týkající se klíčových ukazatelů výkonnosti, která by jim umožnila srovnávat příslušné údaje; vyzývá k vypracování podrobného plánu opatření EU, na jejichž základě by bylo možné měřit výkonnost a zodpovídat se za plnění příslušných výsledků konkrétním orgánům;
 3. domnívá se však, že pokud jde o tyto klíčové ukazatele výkonnosti, existuje zde prostor pro zlepšení, a naléhavě vyzývá Komisi, aby zvažila možnost rozšíření těchto ukazatelů a jejich aktualizace v akčním plánu EU pro bezpečnost silničního provozu; domnívá se, že klíčový ukazatel výkonnosti pro ochranné prostředky by měl být doplněn klíčovým ukazatelem výkonnosti, jehož pomocí se u všech účastníků silničního provozu shromažďují údaje o expozici podle ujeté vzdálenosti a času, rozčleněné podle podílu daného druhu dopravního prostředku a typu silnic, aby bylo možné lépe pochopit různé související rizikové poměry a nebezpečí; vyzývá Komisi, aby i nadále úzce spolupracovala s členskými státy na vymezení klíčového ukazatele výkonnosti silniční infrastruktury, který by uváděl kvalitu bezpečnosti silniční sítě nezávisle na chování účastníků silničního provozu nebo technologii vozidel, a to na základě dohodnuté společné metodiky hodnocení; vyjadřuje politování nad tím, že klíčové ukazatele bezpečnosti vozidel ignorují bezpečnost jednostopých motorových vozidel; vyzývá Komisi, aby vypracovala rejstřík bezpečnosti vozidel určený pro vozidla kategorie L, a poukazuje na to, že je nutné do něj začlenit všechny klíčové ukazatele výkonnosti týkající se této kategorie vozidel;
 4. zdůrazňuje, že financování EU má zásadní význam z hlediska investic do udržitelných a inteligentních řešení v oblasti bezpečnosti silničního provozu a rychlejšího dosahování výsledků v této oblasti v celé EU; vyzývá Komisi, aby zajistila a zvýšila investice do bezpečnosti silničního provozu na úrovni EU ve všech příslušných unijních programech financování, mj. v oblasti výzkumu a inovací; vyzývá navíc všechny členské státy, aby vyčlenily přiměřenou část svého státního rozpočtu, která by měla spolu s finančními prostředky EU umožnit realizaci jejich celostátního programu silniční bezpečnosti a nového politického rámce EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030; vyzývá členské státy, aby vytvořily státní fond pro bezpečnost silničního provozu, který by sloužil k vybírání pokut v rámci jejich předpisů týkajících se silničního provozu a k přerozdělování peněz získaných na oblast bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby rozšířila unijní program „Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu“ zaměřený na zlepšení bezpečnosti silničního provozu, který se v současné době zaměřuje pouze na šest členských států, na všechny členské státy EU;
 5. vybízí členské státy, aby zřídily vnitrostátní středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu, kde by se shromažďovaly, zpracovávaly a vedly údaje v rámci vnitrostátní databáze bezpečnosti silničního provozu; žádá členské státy, aby zajistily soulad své vnitrostátní strategie bezpečnosti silničního provozu s cíli rámce politiky EU

v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 a aby se co nejdříve zabývaly s tím souvisejícími nedostatky;

Bezpečná infrastruktura

6. vyzývá členské státy a Komisi, aby upřednostňovaly investice, které mají největší přínos z hlediska bezpečnosti silničního provozu, a věnovaly přitom zvláštní pozornost úsekům s největším počtem dopravních nehod, včetně investic plynoucích primárně do údržby stávající infrastruktury a v případě nutnosti i do výstavby nové; vítá skutečnost, že Nástroj pro propojení Evropy na období let 2021–2027 počítá s financováním projektů bezpečné a zabezpečené infrastruktury a mobility, včetně bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby dále podporovala možnosti unijního financování prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy, regionálních fondů a fondů soudržnosti, nástroje InvestEU a platformy pro bezpečnější dopravu, kterou vytvořila Evropská investiční banka (EIB), a to zejména v členských státech s poměrně špatnými výsledky, pokud jde o bezpečnost silničního provozu; poukazuje na to, že je důležité vyjasnit kritéria způsobilosti pro opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby podporovala a vybízela členské státy, aby v rámci svého vnitrostátního plánu na podporu oživení a odolnosti investovaly do bezpečnější, udržitelnější, odolnější a multimodální dopravní sítě; vyzývá Komisi, aby v rámci přepracování nařízení o transevropských dopravních sítích (TEN-T)¹ vytvořila základ pro budoucí rozhodování o investicích do bezpečnosti silničního provozu, mj. na základě provádění plánu sledování údržby základní sítě na úrovni EU;
7. poukazuje na to, že aktivní posouzení silniční sítě EU bude představovat užitečný nástroj, který umožní provést analýzu zabudovaných bezpečnostních prvků na silnicích a zaměřit se na investice; vítá v této souvislosti mapování rizik a kategorizaci bezpečnosti dálnic a silnic první třídy, které byly nedávno zavedeny v přepracovaných předpisech EU týkajících se bezpečnosti silniční infrastruktury², a vyzývá členské státy, aby za účelem zvýšení potenciálu nové směrnice, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, označily za silnice první třídy co nejvíce silnic na svém území; v zájmu zajištění transparentního, okamžitého a přímého příspěvku občanů EU k bezpečnosti vyzývá v souladu s touto směrnicí členské státy, aby vytvořily vnitrostátní dobrovolný systém hlášení, který by byl přístupný online všem účastníkům silničního provozu, s cílem usnadnit shromažďování informací o událostech předávaných účastníky silničního provozu a vozidly a veškerých dalších informací o bezpečnosti, které oznamovatel považuje za skutečné nebo potenciální riziko pro bezpečnost silniční infrastruktury; vyzývá Komisi a členské státy, aby se co nejdříve dohodly na metodice systematického posuzování bezpečnosti silniční sítě jako celku, jak je uvedeno ve výše zmíněném revidovaném aktu, a to i pokud jde o veškeré aspekty, které jsou důležité z hlediska bezpečnosti aktivních účastníků silničního provozu;
8. vyzývá Komisi a členské státy, aby urychlily práci na specifikaci fungování silničních značek a značení na úrovni EU, a připravily tak půdu pro rozsáhlejší automatizaci vozidel; připomíná význam výkonnosti dopravních značek a značení, včetně jejich umístění, viditelnosti a zpětného odrazu, zejména pro účinné fungování asistenčních

¹ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 305, 26.11.2019, s. 1).

systemů řidiče, jako je inteligentní regulace rychlosti a systém pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu; zdůrazňuje, že za účelem zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zejména v nebezpečných zónách nebo oblastech s výskytem velkého množství nechráněných účastníků silničního provozu, je důležité využívat infrastrukturu k vybudování silnic, které by byly v souladu s očekáváním řidičů, které by řidiče přirozeně nutily přizpůsobit svůj způsob jízdy a které by omezovaly jejich chyby;

9. vyzývá Komisi a členské státy, aby s cílem řešit neuspokojivou úroveň bezpečnosti aktivních účastníků silničního provozu navrhly požadavky na kvalitu infrastruktury pro chodce a cyklisty; vyzývá Komisi, aby v rámci svého nového fóra evropských auditorů v oblasti bezpečnosti silničního provozu vypracovala společné učební osnovy EU pro auditory a inspektory silniční infrastruktury, včetně zvláštní odborné přípravy zaměřené na potřeby nechráněných účastníků silničního provozu;
10. konstatuje, že účastníci silničního provozu se sníženou pohyblivostí a jiným zdravotním postižením mají zvláštní potřeby, které by měly být zohledněny při plánování a výstavbě nové silniční infrastruktury; vyzývá členské státy, aby podpořily investice do projektů, které se zaměřují na zajištění inkluzivního charakteru silniční infrastruktury a její zpřístupnění pro všechny;
11. konstatuje, že podle poslední revize pravidel EU v oblasti bezpečnosti infrastruktury je Komise povinna zvážit přepracování směrnice 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely¹ do roku 2021 a přijetí nového legislativního návrhu o minimálních bezpečnostních požadavcích na mosty; vyzývá Komisi, aby dále zlepšovala bezpečné využívání tunelů, mimo jiné pořádáním osvětových kampaní a prováděním příslušných studií;
12. vybízí Komisi a členské státy, aby zřídily skupinu odborníků pro vypracování rámce pro klasifikaci silnic, který by v souladu s přístupem „bezpečného systému“ zajišťoval, aby omezení rychlosti lépe odpovídalo průběhu silnic a jejich uspořádání;
13. vyzývá k tomu, aby byla v rámci nadcházející revize nařízení TEN-T přijata opatření k dalšímu zvýšení bezpečnosti silničního provozu v městských dopravních uzlech a příměstských a venkovských oblastech a ke zlepšení provozní bezpečnosti kritické infrastruktury, jako jsou tunely a mosty, v průběhu celé její životnosti, aby se uvažovalo také o používání nových technologií pro sledování ohrožené infrastruktury a aby byly stanoveny konkrétní cíle v oblasti bezpečnosti a požadavky na kvalitu;
14. vyzývá členské státy, aby si uvědomily význam přechodu na aktivní druhy dopravy, jako je chůze a jízda na kole, a udržitelných druhů veřejné dopravy, což jsou důležité nástroje ke snížení nebezpečí v silnicích, a aby za tímto účelem vyčlenily dostatečné prostředky na investice; vítá v této souvislosti zahájení iniciativy Bezpečnější dopravní platforma, která výslovně vyzývá k budování lepších zařízení pro udržitelnou dopravu, mj. pro cyklisty a chodce, a k realizaci projektů zaměřených na omezování nehod; vyzývá Komisi a EIB, aby zahájily osvětové a informační kampaně s cílem zajistit, aby všechny zainteresované strany byly o podmínkách jejího využívání dobře informovány a uvažovaly o něm;

¹ Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39.

15. vyzývá k dosažení větší součinnosti mezi evropskou sítí cyklostezek EuroVelo a sítí TEN-T, aby byla cyklistická infrastruktura bezpečnější a lépe propojená; poukazuje na to, že je důležité v rámci projektů TEN-T budovat pokud možno souvislé stezky pro chodce a cyklisty; vyzývá Komisi, aby prosazovala obnovu nevyužívaných železničních úseků a aktivně podporovala projekty kombinující cestování vlakem a na kole a kombinaci těchto dvou druhů dopravy; konstatuje, že nové formy infrastruktury, jako je představený prostor pro cyklisty, jízdní pruhy pro cyklisty nebo cyklozápisky, nabízejí nové možnosti bezpečné aktivní mobility; poukazuje na to, že je třeba pracovat na harmonizaci předpisů týkajících se silničních značek a signálů, aby se předešlo nejasnostem a aby se zvýšila bezpečnost a zajistilo jejich snadné používání, a tyto předpisy prosazovat;
16. je přesvědčen, že by Komise měla učinit vše, co je v jejích silách, aby zajistila, aby infrastruktura pro cyklisty a chodce vybudovaná v členských státech v reakci na pandemii onemocnění COVID-19 fungovala i nadále a byla rozšířena, aby bylo možné dále podporovat bezpečné aktivní cestování;
17. vyzývá Komisi a členské státy, aby s regiony a městy úzce spolupracovaly na dokončení posledních chybějících úseků infrastruktury a intermodálního a přeshraničního propojení sítí TEN-T, a umožnily tak bezproblémové a účinnější využívání infrastruktury a služeb a zvýšení bezpečnosti silničního provozu;

Bezpečná vozidla

18. vítá nedávné přepracování nařízení o obecné bezpečnosti, podle něhož budou v EU od roku 2022 nové pokročilé bezpečnostní funkce vozidel, jako je systém inteligentní regulace rychlosti a systém pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu, povinné, což by mohlo do roku 2030 zachránit přibližně 7 300 životů a zabránit 38 900 vážným zraněním; vyzývá Komisi, aby přijala ambiciózní a včasné sekundární právní předpisy, které by obsahovaly také požadavek na instalaci výkonného systému inteligentní regulace rychlosti do všech nových vozidel; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby posoudila praktický dopad povinného požadavku na vybavení motocyklů těmito systémy a proveditelnost a případný dopad vybavení osobních vozidel, dodávek, nákladních vozidel a autobusů systémem inteligentní regulace rychlosti nové generace a aby uvážila, nakolik by byl tento krok přijatelný;
19. připomíná význam inovací v oblasti technologie vozidel, které mohou pomoci zmírnit závažnost nehod a snížit jejich pravděpodobnost prostřednictvím aktivních a pasivních bezpečnostních prvků; vyzývá Komisi, aby s ohledem na nový technický vývoj přezkoumala budoucí normy pro osobní automobily a aby přihlédla k faktorům, které mohou mít vliv na bezpečnost silničního provozu, jako je hmotnost vozidel a jejich výkon, rychlost a velikost jejich přední části;
20. vyzývá Komisi, aby při nadcházející revizi schvalování typu vozidel kategorie L zavedla povinnost vybavit motocykly protiblokovacím brzdovým systémem; vyzývá Komisi dále k tomu, aby rozšířila kategorie vozidel, na něž se vztahuje povinná instalace systému eCall, se zvláštním zohledněním jednostopých motorových vozidel;
21. vyzývá Komisi, aby s cílem dosáhnout harmonizace minimálních norem a stejné bezpečnosti v případě cestujících vypracovala další požadavky na odolnost proti nárazu při schvalování typu vozidla a zahrnula je do budoucích revizí právních předpisů,

jejichž součástí by měla být také nejnovější kritéria nárazových zkoušek Euro NCAP, které sledují dopad srážky na jiná vozidla a nechráněné účastníky silničního provozu;

22. vyzývá Komisi a členské státy, aby s cílem podpořit zavádění technologie inteligentní regulace rychlosti, jak vyžaduje nařízení o obecné bezpečnosti, podporovaly města při zřizování databází úseků s omezenou rychlostí;
23. zdůrazňuje, že v důsledku rozsáhlého využívání asistenčních systémů pro odbočování by bylo možné výrazně snížit nebezpečí a četnost nehod, k nimž dochází mezi nákladními vozidly a nechráněnými účastníky silničního provozu; poukazuje na to, že asistenční systémy pro odbočování se stanou povinnými u nových typů nákladních vozidel v roce 2022 a u všech nových nákladních automobilů v roce 2024; vyzývá Komisi, aby vytvořila evropský akční program pro asistenční systémy pro odbočování, který by propagoval přínosy této technologie a přiměl zúčastněné strany, aby dobrovolně co nejdříve vybavily stávající a nová vozidla těmito systémy; oceňuje iniciativy, které podporují dobrovolné zavedení povinných asistenčních systémů pro odbočování; vyzývá Komisi a členské státy, aby poskytly finanční podporu na instalaci těchto systémů do nových a stávajících vozidel;
24. zdůrazňuje, že manipulace a podvody s elektronickými bezpečnostními prvky, jako jsou pokročilé systémy pomoci při řízení, představují významné bezpečnostní riziko, a proto je třeba je řešit na základě zvláštního školení týkajícího se kontroly integrity softwaru, které je poskytováno inspektorům;
25. vyzývá Komisi, aby vypracovala normy pro nárazové figuríny, které by lépe odrážely nejruznější aspekty, jako je věk, pohlaví, výška a postava uživatelů, uvnitř i vně vozidla;
26. vyzývá členské státy, aby poskytovaly daňové pobídky na nákup a používání motorových vozidel splňujících nejvyšší bezpečnostní normy, a soukromé pojistitele, aby pro ně nabízely atraktivní systémy pojištění; vyzývá Komisi, aby přezkoumala právní předpisy o označování automobilů s cílem zahrnout do něj v místě prodeje i digitálně další informace o stupni bezpečnosti nových vozidel;
27. vítá požadavek na povinné zavedení signalizace nezapnutých bezpečnostních pásů u všech sedadel, který je obsažen v přepracovaném nařízení o obecné bezpečnosti, a vyzývá Komisi, aby vypracovala normy pro požadavky na informace o bezpečnostních parametrech dětských zádržných systémů; vyzývá členské státy, aby zahájily informační kampaň pro rodiče a opatrovníky týkající se bezpečnosti dětí v silničním provozu, tak aby i nadále zvyšovaly jejich povědomí o nutnosti používat bezpečnostní pásy, a to i na zadních sedadlech, s ohledem na bezpečnostní rizika, která existují v případě cestujících v mnoha vozidlech, která jsou v současné době v provozu a která se budou používat i v nadcházejících letech a která nejsou vybavena technologií signalizace nezapnutých bezpečnostních pásů;
28. naléhavě žádá Komisi, aby v souladu s usnesením Parlamentu ze dne 27. dubna 2021 o uplatňování balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel z hlediska bezpečnosti silničního provozu řádně přihlížela k technickému pokroku v oblasti bezpečnostních prvků vozidel, jak je uvedeno v novém nařízení o obecné bezpečnosti, a aby se při příštím přepracování uvedeného balíčku předpisů zabývala pokročilými bezpečnostními systémy, tak aby byla při pravidelné technické prohlídce vozidel zajištěna jejich kontrola; v této souvislosti vyzývá příslušné orgány, aby zajistily další

odbornou přípravu, prohlubování dovedností a rekvalifikaci inspektorů provádějících pravidelné technické prohlídky vozidel; vyzývá k zavedení přísnějších požadavků, pokud jde o autodiagnostiku vozidel, aby se zabránilo tomu, že se vyspělé systémy pro podporu řízení, které mají zvýšit bezpečnost, stanou nakonec v důsledku poruchy nebezpečnými;

29. vyjadřuje politování nad tím, že ustanovení balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel, která se týkají kontroly zabezpečení nákladu, nejsou povinná; vyzývá Komisi, aby v rámci nadcházející revize těchto předpisů navrhla zpřísnění těchto ustanovení;
30. zdůrazňuje, že je třeba vyvinout větší úsilí, aby se zabránilo podvodům s počítadlem ujetých kilometrů, a zajistila se tak kvalita a bezpečnost ojetých vozidel; vyzývá proto členské státy, aby využívaly systém výměny údajů počítadla ujetých kilometrů – platformu EU MOVEHUB a její modul ODOCAR –, který v rámci pilotního projektu navrženého Parlamentem, pokud jde o evropský systém k omezení podvodů s počítadly ujetých kilometrů (OREL), vyvinulo Generální ředitelství Komise pro mobilitu a dopravu (GR MOVE);
31. vyzývá Komisi, aby navrhla nový harmonizovaný regulační rámec pro automatizovaná vozidla, tak aby bylo na základě jejich komplexního testování, mj. v reálném provozu, zajištěno, aby byl provoz těchto vozidel pro jejich řidiče i ostatní účastníky silničního provozu zcela bezpečný, zejména pokud jde o jejich interakci s konvenčními vozidly a s nechráněnými účastníky silničního provozu;
32. žádá Komisi, aby mezitím vyhodnotila rizika spojená se současně dostupnými systémy s asistovaným řízením, jako je přílišná závislost řidiče na těchto systémech a jeho rozptylování, z hlediska bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby uvažovala o zavedení požadavku na vybavení mobilních a elektronických zařízení řidiče „režimem bezpečného fungování“ a o standardní instalaci dalších technických nástrojů, které by omezily rozptylování řidiče při řízení;
33. zdůrazňuje, že zadávání veřejných zakázek představuje zajímavou příležitost k pozitivnímu ovlivnění bezpečnosti silničního provozu, jak uvedla Komise ve svém strategickém akčním plánu EU pro bezpečnost silničního provozu; vyzývá Komisi, aby výslovně přihlédla k tomu, že při zadávání veřejných zakázek na služby v rámci veřejné silniční přepravy cestujících by měly být ekonomicky nejvýhodnější nabídky posuzovány na základě nejlepšího poměru mezi cenou a kvalitou, který by měl zahrnovat také bezpečnost vozidel, inovace, kvalitu, udržitelnost a sociální otázky; naléhavě vyzývá členské státy a zadavatele, aby při zadávání veřejných zakázek na služby v oblasti silniční přepravy považovali za jedno z hlavních kritérií bezpečnostní hlediska;
34. poukazuje na to, že nová zařízení zajišťující osobní mobilitu vzbuzují také celou řadu vážných obav, a to nejen pokud jde o bezpečnost samotných těchto zařízení, ale také pokud jde o jejich bezpečné používání v silničním provozu; s politováním konstatuje, že právní předpisy týkající se této oblasti zavedlo pouze několik málo členských států a že nedostatečná harmonizace na úrovni EU může vést k nejasnostem a bránit tomu, aby návštěvníci dodržovali předpisy platné v daném místě; vyzývá Komisi, aby posoudila rámec pro schvalování typu těchto nových zařízení zajišťujících mobilitu a vydala pro členské státy pokyny týkající jejich bezpečnostních aspektů, mj. pravidel jejich

bezpečného používání v silničním provozu; připomíná Komisi a členským státům, že je v EU i členských státech nutné vést informační a vzdělávací kampaň o bezpečném používání zařízení pro mikromobilitu se zvláštním zaměřením na nechráněné účastníky silničního provozu, mimo jiné děti, starší osoby nebo osoby se sníženou pohyblivostí; vyzývá Komisi a členské státy, aby si vyměňovaly osvědčené postupy, jak zlepšit bezpečné používání zařízení pro mikromobilitu;

35. vyzývá Komisi, aby aktualizovala požadavky na databázi silničních nehod v Evropské unii (CARE) a aby do ní začlenila zjištěné kolize zařízení pro mikromobilitu, jako jsou elektronické skútry a další typy elektrokol; vyzývá členské státy, aby na základě údajů shromážděných v této databázi zavedly na celostátní, regionální nebo místní úrovni konkrétní preventivní bezpečnostní opatření;

Bezpečnost silničního provozu

36. konstatuje, že podle studie Komise má přibližně 25 % všech úmrtí na silnicích na svědomí alkohol a 15 % návykové látky¹; poukazuje na to, že doporučení EU týkající se povolené hladiny alkoholu v krvi pochází z roku 2001; vyzývá Komisi, aby tato doporučení aktualizovala a zahrnula do nich nulovou toleranci pro řízení pod vlivem alkoholu a aby zavedla doporučení EU týkající se nulové tolerance nelegálních psychotropních látek a normy pro prosazování předpisů týkajících se psychotropních látek při silničních kontrolách; konstatuje, že sjednocení povoleného limitu pro obsah alkoholu v krvi u všech kategorií vozidel v EU usnadní jejich porovnávání v rámci klíčového ukazatele výkonnosti pro střídavost na silnicích; vyzývá Komisi, aby vypracovala pokyny pro označování léků, které ovlivňují schopnost osob řídit vozidlo, a aby zahájila informační kampaň, která by zvýšila povědomí pracovníků zdravotních služeb, včetně praktických lékařů, o dané problematice; vyzývá Komisi, aby v rámci přepracovaných doporučení zavedla také pokyny týkající se montáže alkoholových imobilizérů a zaměřila se přitom zejména na osoby, které porušují předpisy opakovaně, na osoby, v jejichž případě jde sice o první porušení předpisů, avšak toto porušení je velmi závažné, a na všechny řidiče z povolání;
37. konstatuje, že nedodržování předepsané rychlosti je jedním z klíčových faktorů přibližně u 30 % smrtelných silničních nehod a faktorem, který u většiny nehod situaci zhoršuje; vyzývá Komisi, aby v souladu s přístupem „bezpečného systému“ pro všechny typy silnic předložila doporučení pro uplatňování bezpečného omezení rychlosti, jako je maximální rychlost 30 km/h v obytných oblastech a oblastech s vysokým počtem cyklistů a chodců, s možností stanovit vyšší omezenou rychlost na hlavních tazích se zajištěním přiměřené ochrany nechráněných účastníků silničního provozu; vyzývá členské státy, aby investovaly přednostně do rychlého vymáhání práva při překračování rychlosti a do kvalitního informování o významu rychlosti a jejího omezování; vyzývá členské státy, aby uplatňovaly sankce, které by odrazovaly od překračování rychlosti, včetně sankčních bodových systémů, a zvažily zavedení kurzů pro zvyšování povědomí o rychlosti s cílem převychovat osoby, které se dopouštějí opakovaných přestupků;

¹ Studie Komise ze dne 18. února 2014 zabývající se prevencí řízení vozidla pod vlivem alkoholu za použití alkoholových imobilizérů.

38. konstatuje, že podle odhadů Komise¹ je v EU každý rok zjištěno 10 milionů závažných dopravních přestupků týkajících se nedodržení předepsané rychlosti, jízdy na červenou a řízení pod vlivem alkoholu, jichž se dopustili cizí státní příslušníci; oceňuje pokrok, kterého bylo od roku 2015 dosaženo při stanovení rámce pro přeshraniční vymáhání předpisů týkajících se silničního provozu, s politováním však konstatuje, že stávající rámec stanovený ve směrnici o přeshraničním vymáhání předpisů nezajišťuje možnost příslušného vyšetřování, aby bylo možné prosazovat pokuty nebo uznávat rozhodnutí o uložených pokutách; domnívá se, že důkladnější přeshraniční prosazování pravidel silničního provozu by vedlo k jejich většímu dodržování a odrazilo by to od páchání přestupků, čímž by se omezilo nebezpečné chování a zvýšila bezpečnost na silnicích; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby se při příští revizi uvedené směrnice zabývala těmito problémy, posoudila otázku vzájemného uznávání zákazu řízení motorových vozidel a trestných bodů a aby přehodnotila působnost směrnice, tak aby zahrnovala prosazování placení mýtného, aby se zabránilo nebezpečnému řízení vozidel a zachovala kvalita infrastruktury;
39. připomíná, že ve směrnici o řídičských průkazech byl stanoven jednotný unijní vzor řídičského průkazu a zavedeny minimální požadavky na jeho získání; konstatuje, že pokud jde o nový technický vývoj v oblasti technologií vozidel a infrastruktury a automatizace vozidel, bude muset v osnovách odborné přípravy, zejména u profesionálních řidičů, dojít k pravidelné aktualizaci této směrnice; vyzývá Komisi, aby vypracovala minimální normy pro školení řidičů a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu s postupným sladěním podoby, obsahu a výsledků řídičských kurzů v celé EU a aby zvažila možnost, že by do nadcházející revize směrnice o řídičských průkazech byla zahrnuta matice cílů pro vzdělávání řidičů (GDE), která má tři kategorie: znalosti a dovednosti, aspekty zvyšující rizika a sebehodnocení; vyzývá navíc k zavedení odstupňovaného systému udělování řídičských průkazů, který by motivoval začínající řidiče k získání větších zkušeností v oblasti komplikovanějších dovedností, jako je získávání přehledu o dopravní situaci, sebehodnocení a rozpoznávání rizik, a zároveň omezoval některé rizikové činnosti, jako je řízení v noci a jízda s cestujícími, a aby přitom zohlednila potřeby osob žijících v odlehlých oblastech s omezeným přístupem k veřejné dopravě, pokud jde o mobilitu; vyzývá dále Komisi, aby zavedla další harmonizaci minimálních norem pro učitele autoškol, kteří učí řídit automobily a motocykly, mj. pokud jde o jejich pravidelné proškolení, školení v oblasti vnímání nebezpečí a přísnějších minimálních vzdělávacích a komunikačních dovedností; se znepokojením konstatuje, že v několika členských státech byly zaznamenány případy nezákonného vydávání řídičských průkazů, a vyzývá Komisi, aby tento problém sledovala;
40. vyzývá Komisi, aby posoudila možnost zavedení povinné teoretické a praktické výuky a testů pro získání řídičského průkazu pro všechny kategorie jednostopých motorových vozidel;
41. vyzývá Komisi, aby vypracovala klíčové ukazatele výkonnosti pro poskytování vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu a mobility v členských státech a aby vytvořila nástroje EU pro navrhování, zajišťování a hodnocení bezpečnosti silničního provozu a vzdělávání v oblasti mobility; vybízí všechny členské státy, aby zajistily poskytování kvalitního vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu,

¹ Počáteční posouzení dopadů přepracování směrnice o přeshraničním prosazování předpisů ze dne 15. března 2019, které vypracovala Komise.

kteře by mělo začínat už ve škole a být součástí nepřetržitěho celoživotního vzdělávání;

42. konstatuje, že pandemie onemocnění COVID-19 vedla k rozšíření odvětví zásilkových služeb, a zejména k používání dodávek a jednostopých motorových vozidel, jako jsou mopedy a jízdní kola, což vedlo ke vzniku nových druhů práce vykonávané prostřednictvím platforem a nových obchodních modelů; vyzývá Komisi, aby zajistila řádné proškolení profesionální řidičů dodávek a zabývala se otázkou jejich únavy a překračování povolené rychlosti, k nimž dochází zejména v důsledku značného nárůstu počtu zásilek; vyzývá dále Komisi, aby uvažovala o zpřísnění režimu technických prohlídek a zavedení povinnosti dalších kontrol dodávek používaných poskytovateli doručovacích služeb poté, co dosáhnou stanoveného počtu najetých kilometrů, a aby v rámci přepracování balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel zvažila rozšíření této povinnosti na další vozidla těchto kategorií, která se používají pro obchodní účely; vyzývá Komisi, aby s cílem zajistit poskytování a používání bezpečnostního vybavení a bezpečných vozidel a také školení v oblasti digitálních nástrojů, jako jsou aplikace a interaktivní platformy, které mohou muset používat, předložila doporučení týkající se bezpečnosti doručovacích pracovníků, včetně požadavků kladených na zaměstnavatele a společnosti;
43. vyjadřuje hluboké znepokojení nad únavou řidičů v komerční nákladní a osobní dopravě, která je příčinou dopravních nehod; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby zajistila řádné uplatňování směrnice Rady 89/391/EHS o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci¹, pokud jde o otázky bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby zavedla klíčový ukazatel výkonnosti pro únavu řidičů v obchodní nákladní a osobní dopravě; žádá Komisi a členské státy, aby v síti TEN-T zvýšily počet bezpečných parkovacích ploch a zajistily, aby byly přizpůsobeny potřebám řidičů, a aby prostřednictvím aktualizovaných, snadno použitelných internetových stránek poskytovaly informace o jejich dostupnosti; vyzývá Komisi, aby posoudila, zda by mohla mít instalace klimatizace nebo podobných klimatizačních systémů v kabinách těžkých nákladních vozidel pozitivní dopad na únavu řidičů a bezpečnost silničního provozu, vzhledem k tomu, že tyto systémy mohou fungovat nezávisle na hlavním motoru;
44. zdůrazňuje, že účinná a úplná reakce po nehodě zahrnuje kromě lékařské péče a rehabilitace poskytování duševní a sociální podpory obětem a jejich uznání a důkladné vyšetřování nehod s cílem odhalit jejich příčiny a zavést opatření k předcházení jejich opakovanému výskytu v budoucnu, a případně také trestní a občanskoprávní řízení; vyzývá členské státy, aby s cílem prosadit správné používání záchranných uliček zahájily užší spolupráci mezi orgány odpovědnými za bezpečnost silničního provozu a zdravotnictvím, aby tak došlo k urychlení záchranných operací; vyzývá dále Komisi a členské státy, aby poskytly dostatečné finanční prostředky na účinnou nouzovou infrastrukturu, včetně leteckých zdravotnických služeb, zejména v odlehlých, hornatých a ostrovních oblastech; vyzývá Komisi, aby v rámci budoucí revize směrnice o řidičských průkazech stanovila povinné školení v oblasti první pomoci; vyzývá členské státy, aby do svých pravidel silničního provozu začlenily koncepci záchranných uliček a zahájily další informační kampaň; připomíná význam účinné následné podpory obětí;
45. vyzývá členské státy, aby rozvíjely své hlavní sítě pro traumatologii a přijaly pokyny

¹ Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

pro vzájemnou spolupráci s cílem zajistit, aby služby pohotovostní péče dovážely pacienty rychle, a to i přes hranice;

46. zdůrazňuje, že nedostatečné prosazování předpisů v oblasti silničního provozu podkopává snahy o dosažení vize nulových obětí na cestách; vybízí členské státy, aby ve svém plánu bezpečnosti silničního provozu stanovily roční cíle pro prosazování a dodržování předpisů, aby zajistily jejich odpovídající financování a aby každoročně prováděly a zveřejňovaly následná opatření, kterými by analyzovaly dosažené cíle a výsledky; zdůrazňuje, že na chování řidičů může mít dlouhodobý vliv pouze dobře vysvětlená, řádně propagovaná a důsledná činnost v oblasti prosazování práva a vzdělávání prostřednictvím vymáhání práva; konstatuje, že jejich účinnost se dále zvyšuje, pokud je vyřizování pokut za zjištěné porušování předpisů do značné míry automatizováno;
47. konstatuje, že používání mobilního telefonu a jiných elektronických zařízení při řízení motorového vozidla nebo motocyklu významně zhoršuje schopnost řídit a hraje roli u 10–30 % srážek na silnicích; vyzývá členské státy, aby za používání mobilních telefonů zavedly účinné přiměřené a odrazující sankce, včetně nepeněžitých sankcí, zvyšovaly povědomí o příslušných rizicích a zlepšily prosazování předpisů;

Rámec vhodný pro budoucnost

48. poukazuje na to, že externí faktory a nové společenské trendy představují pro bezpečnost silničního provozu v rámci unijní strategie pro rok 2030 a pozdější období bezpříkladnou výzvu; konstatuje, že EU by měla připravit půdu pro postupné zavádění propojených a automatizovaných vozidel ve vhodnou dobu a posoudit možná rizika společného využívání těchto a tradičních vozidel ve smíšeném provozu, kterého se účastní i nechránění účastníci silničního provozu; vyzývá Komisi, aby posoudila veškerý dopad většího počtu automatizovaných vozidel na dopravu v městských oblastech a na životní prostředí; zdůrazňuje, že aby se zaručilo bezpečné fungování automatizovaných a poloautomatizovaných vozidel a aby současně došlo ke zvýšení bezpečnosti konvenčních vozidel, což by bylo ku prospěchu všech účastníků silničního provozu, může být nutné modernizovat infrastrukturu;
49. vyzývá členské státy, aby s cílem motivovat k nákupu a používání bezpečnějších, čistých a energeticky účinných vozidel a k obnově veřejných a soukromých vozových parků zavedly systém sešrotování vozidel za ekologických podmínek; žádá Komisi a členské státy, aby společně s Evropskou investiční bankou prozkoumaly nové systémy financování, které by usnadnily investice do bezpečných a udržitelných dopravních služeb a bezpečných a udržitelných vozových parků;
50. poukazuje na to, že při zvyšování bezpečnosti na silnicích budou hrát klíčovou úlohu získané údaje; připomíná, že palubní údaje jsou mimořádně cenné pro řízení dopravy, provádění technických prohlídek a analýzu nehod; vyzývá Komisi, aby v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů¹ vytvořila rámec pro přístup k palubním údajům i mimo trh s opravami vozidel, a to pouze za účelem vyšetřování dopravních nehod a provádění technických prohlídek; poukazuje v této souvislosti na význam digitálních údajů obsažených v zapisovačích údajů o událostech (EDR) pro důkladnou analýzu nehod s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu; vyzývá Komisi, aby

¹ Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1.

zajistila povinné zaznamenávání a uchovávání všech údajů, které mají význam z hlediska důkladné analýzy nehod a výzkumu v oblasti bezpečnosti silničního provozu (včetně místa, data a doby nehod), v zapisovačích EDR;

51. připomíná, že ačkoli za bezpečnost silničního provozu nesou společnou odpovědnost všichni dotyční aktéři a orgány na unijní, celostátní a místní úrovni, měla by se EU ujmout pevné vedoucí úlohy, aby zajistila, aby byla bezpečnost silničního provozu i nadále prioritou v oblasti silniční dopravy, a přispět tak k odstranění rozdílů v bezpečnosti silničního provozu mezi členskými státy a zajistit, aby si EU udržela v této oblasti vedoucí postavení na celosvětové úrovni; poukazuje na úkol EU, kterým je prosazování spolupráce a výměny osvědčených postupů s třetími zeměmi, jako je Velká Británie, aby bylo možné uplatňovat stockholmské prohlášení o bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily, aby se cíle v rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu vztahovaly na veškeré plánování externích programů a aby za účelem lepšího prosazování předpisů vypracovaly účinný systém výměny informací o dopravních přestupcích se sousedními neunijními zeměmi a aby zároveň zajistily, aby veškerá výměna informací byla v souladu se všemi ustanoveními platných právních předpisů EU přísně zabezpečena a podléhala auditům a dohledu;
52. vyzývá Komisi, aby s ohledem na nadcházející revizi balíčku předpisů v oblasti městské mobility podporovala součinnost mezi bezpečnostními opatřeními a opatřeními v oblasti zajišťování udržitelnosti v městských oblastech; vyzývá v této souvislosti k přehodnocení priorit v oblasti dopravní infrastruktury v městských oblastech, včetně změny účelu veřejných prostor, a k přechodu od individuální motorizované dopravy směrem k udržitelným, bezpečnějším a zdravějším druhům dopravy, jako je veřejná doprava, chůze a jízda na kole, s přihlédnutím ke zvláštním potřebám ohrožených účastníků silničního provozu, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby; vybízí k větším investicím do parkování a dalších oblastí propojené mobility při vjezdu do městských oblastí a k jejich většímu spolufinancování prostřednictvím unijních finančních nástrojů, aby byl zajištěn snadný přístup k různým druhům veřejné dopravy, s cílem snížit dopravní zácpy ve městech a emise CO₂; vítá záměr EIB podpořit ambiciózní investiční programy, které by veřejným orgánům pomohly zvýšit udržitelnou mobilitu na místní a regionální úrovni, jako jsou plány udržitelné městské mobility a projekty veřejné dopravy; vyzývá Komisi, aby zajistila důslednější začlenění cílů a opatření EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu do pokynů týkajících se plánů udržitelné městské mobility, a to na základě sledování a prosazování osvědčených postupů, včetně vytvoření ukazatele, pomocí něhož by se hodnotilo využívání financí EU k účinnému zlepšení bezpečnosti silničního provozu ve městech;
53. konstatuje, že venkovské oblasti tvoří přibližně 83 % území EU a jsou domovem 30,6 % jejich obyvatel; poukazuje na to, že venkovské, a zejména řídké osídlené oblasti trpí nedostatkem kvalitní dopravní infrastruktury a pravidelných služeb v oblasti hromadné veřejné dopravy, což přímo ovlivňuje bezpečnost silničního provozu; konstatuje dále, že k 54 % úmrtí na silnicích EU dochází na venkově; zdůrazňuje, že zlepšení dostupnosti a propojení a zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve venkovských oblastech by mělo být začleněno do strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu; vyzývá Komisi, aby tuto skutečnost zohlednila v připravovaném sdělení o dlouhodobé vizi týkající se venkovských oblastí;
54. poukazuje na to, že k dosažení cílů stanovených ve vizi nulových obětí na cestách je

třeba podporovat integrovaný přístup a prohloubit meziodvětvovou spolupráci, včetně spolupráce s nevládními organizacemi, občanskou společností a podniky a průmyslem na regionální, celostátní a unijní úrovni; vyzývá společnosti a malé a střední podniky, aby v souladu se Stockholmským prohlášením přispěly k dosažení bezpečnosti silničního provozu tím, že budou uplatňovat zásady bezpečného systému na celý svůj hodnotový řetězec, mj. na interní postupy v rámci zadávání zakázek, výroby a distribuce, a aby do svých zpráv o udržitelnosti zahrnuly informace o výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které by uváděly i na svých internetových stránkách; dále je vyzývá, aby v příslušných případech nabízely svým řidičům zvláštní školení v oblasti bezpečnosti silničního provozu a aby zvážily začlenění úlohy „vedoucího mobility“ s cílem koordinovat a optimalizovat potřeby podniku v oblasti mobility, pokud jde o přepravu zboží a pracovníků v rámci celého logistického řetězce;

55. vyzývá Komisi, aby spolupracovala s členskými státy, občanskou společností a dalšími klíčovými zúčastněnými stranami na rozvoji celoevropské kultury bezpečnosti silničního provozu; vítá vyhlášení ocenění EU za bezpečnost silničního provozu ve městech v rámci Evropského týdne mobility a přepracování Evropské charty bezpečnosti silničního provozu, což je největší platforma v rámci občanské společnosti zabývající se problematikou bezpečnosti silničního provozu; vyzývá Komisi, aby v nadcházejících letech zorganizovala „Evropský rok bezpečnosti silničního provozu“, který by byl součástí politického rámce EU pro bezpečnost silničního provozu v období 2021–2030; dále se v souvislosti s rokem 2022, který je Evropským rokem zelenějších měst, zasazuje o spuštění, financování a monitorování značky „Bezpečnější město“, a to na základě kritérií nejvyšších standardů bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele a veřejné prostory, kde je možné lépe žít, včetně lepší kvality ovzduší a snížení CO₂;
56. bere na vědomí Světový den památky obětí silničního provozu, který se koná každý rok třetí neděli v listopadu, kdy si připomínáme mnoho milionů lidí, kteří byli zabití a vážně zraněni na světových silnicích, a kdy vyjadřujeme poděkování záchranným službám za jejich práci a zamýšlíme se nad obrovským břemenem a náklady, které pro rodiny, obce a země představuje tato každodenní nekončící katastrofa; formálně uznává tento den a vyzývá Evropskou radu a Komisi, aby tak rovněž učinily a uspořádaly každoroční akci podporovanou všemi třemi orgány;
57. domnívá se, že aby bylo možné v rámci zastřešující strategie udržitelné inteligentní mobility řádně uplatňovat další kroky, které jsou součástí unijní politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu, je nutné v této oblasti vytvořit další kapacity, zejména pokud jde o koordinaci, sledování a hodnocení celkové strategie a její technickou podporu; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby uvažovala o vytvoření evropské agentury pro silniční dopravu, která by podporovala udržitelnou bezpečnou a inteligentní silniční dopravu, a pokud by to nebylo možné, aby tímto úkolem pověřila některou ze stávajících agentur;
 - o
 - o o
58. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.