

Środa, 6 października 2021 r.

P9_TA(2021)0407

Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero”**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero” (2021/2014(INI))**

(2022/C 132/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji z dnia 19 czerwca 2019 r. zatytułowany „Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji »wizji zero«” (SWD (2019)0283),
 - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego ⁽¹⁾ („dyrektywa w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów”),
 - uwzględniając dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy ⁽²⁾ („dyrektywa w sprawie praw jazdy”),
 - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego ⁽³⁾ („rozporządzenie w sprawie ogólnego bezpieczeństwa”),
 - uwzględniając swoją rezolucję z 27 kwietnia 2021 r. w sprawie sprawozdania z wdrożenia w sprawie aspektów bezpieczeństwa drogowego przedstawionych w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając konkluzje Rady z dnia 8 czerwca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valletty z marca 2017 r.,
 - uwzględniając deklarację sztokholmską przyjętą w dniach 19–20 lutego 2020 r. podczas trzeciej światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - uwzględniając wydaną przez Radę „Deklarację w sprawie roweru jako przyjaznego klimatowi środka transportu”, podpisaną przez unijnych ministrów transportu na nieformalnym posiedzeniu w Luksemburgu w dniu 7 października 2015 r.,
 - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0211/2021),
- A. mając na uwadze, że co roku na unijnych drogach nadal traci życie około 22 700 osób i około 120 000 osób doznaje poważnych obrażeń; mając na uwadze, że w ciągu ostatnich dziesięciu lat w Unii Europejskiej w wypadkach drogowych zginęło ponad 11 800 dzieci i młodych osób do 17. roku życia; mając na uwadze spowolnienie postępu w zmniejszaniu wskaźnika śmiertelności w wypadkach drogowych w UE w ostatnich latach, wskutek czego nie osiągnięto celu ograniczenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w latach 2010–2020; mając na uwadze, że powyższe liczby odzwierciedlają niemożliwe do zaakceptowania koszty ludzkie i społeczne dla obywateli UE, i mając na uwadze, że koszty zewnętrzne wypadków drogowych stanowią w UE około 2 % jej rocznego PKB;

⁽¹⁾ Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9.

⁽²⁾ Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

⁽³⁾ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2021)0122.

Środa, 6 października 2021 r.

- B. mając na uwadze, że Unia stoi w obliczu nowych trendów i wyzwań związanych z automatyzacją, które mogą mieć ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego; mając na uwadze, że należy przeciwdziałać coraz częstszemu zjawisku rozpraszania uwagi przez urządzenia przenośne; mając na uwadze, że w najbliższej przyszłości obecność na drogach zarówno pojazdów o szerokim wachlarzu funkcji zautomatyzowanych / podłączonych do internetu, jak i pojazdów tradycyjnych w ruchu mieszanym stworzy nowe zagrożenia, w szczególności dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak motocykliści, rowerzyści i piesi;
- C. mając na uwadze, że postęp technologiczny, łączność, automatyzacja i gospodarka dzielenia się stwarzają nowe możliwości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i rozwiązania problemu zatorów komunikacyjnych, zwłaszcza na obszarach miejskich; mając na uwadze, że rozwijanie synergii między środkami w zakresie bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju a dążeniem do przejścia na środki transportu publicznego i aktywnej mobilności mogłoby doprowadzić do zmniejszenia emisji CO₂, poprawy jakości powietrza i pomóc w rozwoju aktywniejszego i zdrowszego stylu życia;
- D. mając na uwadze, że pasażerowie samochodów ocenionych na 5 gwiazdek w najnowszym teście Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (Euro NCAP) byli narażeni na 68 % niższe ryzyko śmiertelnych obrażeń i 23 % niższe ryzyko poważnych obrażeń niż pasażerowie samochodów, którym przyznano 2 gwiazdki;
- E. mając na uwadze, że wśród ofiar śmiertelnych wypadków drogowych rośnie udział niechronionych uczestników ruchu drogowego, ponieważ z poprawy bezpieczeństwa pojazdów i innych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego korzystają głównie użytkownicy samochodów; mając na uwadze, że masa, moc i prędkość maksymalna nowych samochodów sprzedawanych w UE wzrastają, co wiąże się z większymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa drogowego; mając na uwadze, że należy pilnie zająć się bezpieczeństwem motocyklistów, rowerzystów i pieszych;
- F. mając na uwadze, że użytkownicy dwukołowych pojazdów silnikowych stanowią 17 % wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, podczas gdy liczba przebytych kilometrów wynosi w ich przypadku zaledwie 2 %; mając na uwadze znaczne różnice pomiędzy poszczególnymi krajami; mając na uwadze, że UE powinna nadać priorytetowe znaczenie podejmowaniu dodatkowych działań w celu poprawy bezpieczeństwa tych pojazdów w najbliższym dziesięcioleciu;
- G. mając na uwadze, że, jak wynika z badania Komisji, tylko 8 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych traci życie na autostradach, 37 % na obszarach miejskich, a 54 % na obszarach wiejskich; mając na uwadze, że nowe inwestycje i właściwe utrzymanie istniejącej infrastruktury w całym jej cyklu życia mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- H. mając na uwadze, że nie wszystkie ofiary wypadków są zgłaszane, co zniekształca dostępne dane statystyczne; mając na uwadze, że należy opracować skuteczne metody testowania w celu określenia rzeczywistej liczby ofiar wypadków drogowych;
- I. mając na uwadze, że zapewnienie i egzekwowanie bezpiecznego zachowania użytkowników dróg, w tym zachowania odpowiedniej prędkości podczas jazdy, stosowania środków ochrony, takich jak pasy bezpieczeństwa i kaski, nieprowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków oraz uważnego prowadzenia pojazdu, jazdy i spaceru, mają kluczowe znaczenie dla zapobiegania śmiertelnym wypadkom drogowym i zmniejszenia ich liczby;
- J. mając na uwadze, że płeć, wiek i nierówności społeczne odgrywają również rolę w mobilności i bezpieczeństwie ruchu drogowego;
- K. mając na uwadze, że osiągnięcie nowych unijnych celów bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga zwiększonych i skoordynowanych wysiłków zmierzających do opracowania konkretnej europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem zainteresowanych stron, przy wsparciu badań naukowych i innowacji, aby przygotować oparte na polityce rozwiązania na podstawie solidnych danych i analizy skutków, a także zwiększone i lepiej ukierunkowane środki egzekwowania na szczeblu krajowym oraz skuteczną współpracę transgraniczną przy egzekwowaniu kar;
- L. mając na uwadze, że od 40 do 60 % wszystkich ofiar śmiertelnych związanych z pracą to wypadki drogowe, które mają miejsce podczas pracy bądź w drodze do pracy lub z pracy; mając na uwadze, że zmęczenie kierowców jest powszechnym zjawiskiem na unijnych drogach;
- M. mając na uwadze, że wdrażanie krajowych planów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i nowych unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga stałych i wystarczających zasobów finansowych zarówno ze strony państw członkowskich, jak i z budżetu UE;

Środa, 6 października 2021 r.

Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”

1. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 Unia potwierdziła długoterminowy cel strategiczny osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i zerowej liczby poważnych obrażeń na unijnych drogach do 2050 r. (znany jako „wizja zero”) oraz średnioterminowy cel zmniejszenia o 50 % liczby wypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń do 2030 r. zgodnie z deklaracją z Valetty; podkreśla, że te unijne cele i zamierzenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego należy poprzeć skoordynowanym, dobrze zaplanowanym, systematycznym i odpowiednio finansowanym podejściem do bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym;

2. w tym względzie wyraża zadowolenie z przyjęcia na szczeblu UE podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”, wykorzystującego ramy wykonania i cele określone w czasie zmierzające do ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń; z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie we współpracy z państwami członkowskimi kluczowych wskaźników efektywności, które umożliwią bardziej skoncentrowaną i ukierunkowaną analizę efektywności państw członkowskich oraz zidentyfikowanie niedociągnięć; wzywa Komisję do określenia oczekiwanych wyników do 2023 r.; podkreśla znaczenie bieżącej współpracy między UE a państwami członkowskimi w tym względzie i wzywa wszystkie państwa członkowskie do pełnego zaangażowania w te prace oraz do uzgodnienia zharmonizowanej metodyki na potrzeby kluczowych wskaźników efektywności, która umożliwi państwom członkowskim porównanie danych; wzywa do opracowania szczegółowego planu działania UE, którego wyniki można zmierzyć i którego realizację rozliczą określone organy;

3. uważa jednak, że istnieje możliwość poprawy wyżej wymienionych kluczowych wskaźników efektywności i wzywa Komisję do rozważenia rozszerzenia tych wskaźników i ich aktualizacji w strategicznym planie działania UE na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego; uważa, że kluczowe wskaźniki efektywności dla wyposażenia ochronnego należy uzupełnić o wskaźniki, które gromadzą dane dotyczące narażenia w podziale według przebytej odległości i czasu podróży dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego oraz w podziale na udział w strukturze modalnej i rodzaj dróg, aby lepiej zrozumieć różne odnośne wskaźniki ryzyka i zagrożenia; wzywa Komisję do dalszej ścisłej współpracy z państwami członkowskimi w celu określenia kluczowych wskaźników efektywności dla infrastruktury drogowej, wskazujących jakość bezpieczeństwa sieci drogowej niezależnie od zachowania użytkowników dróg lub technologii pojazdów, w oparciu o uzgodnioną wspólną metodologię oceny; ubolewa, że kluczowe wskaźniki efektywności bezpieczeństwa pojazdów nie uwzględniają bezpieczeństwa dwukołowych pojazdów silnikowych; wzywa Komisję do opracowania indeksu bezpieczeństwa pojazdów kategorii L i podkreśla potrzebę włączenia do niego wszystkich kluczowych wskaźników efektywności dla pojazdów kategorii L;

4. podkreśla, że finansowanie ze środków UE ma kluczowe znaczenie dla inwestycji w zrównoważone i inteligentne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szybszego osiągnięcia rezultatów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE; wzywa Komisję do utrzymania i zwiększenia unijnych inwestycji w bezpieczeństwo ruchu drogowego we wszystkich odpowiednich unijnych programach finansowych, w tym w dziedzinie badań naukowych i innowacji; wzywa ponadto wszystkie państwa członkowskie do przeznaczenia odpowiedniej kwoty z ich budżetów krajowych, która w połączeniu ze środkami UE powinna pozwolić na wdrażanie krajowych programów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i nowych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030; wzywa państwa członkowskie do utworzenia krajowych funduszy na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jako mechanizmów ściągania grzywien na podstawie ich kodeksów drogowych oraz redystrybucji zgromadzonych środków z przeznaczeniem na bezpieczeństwo ruchu drogowego; wzywa Komisję do rozszerzenia na wszystkie państwa członkowskie unijnego programu wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest poprawa wyników w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, lecz który obecnie jest realizowany jedynie w sześciu państwach członkowskich;

5. zachęca państwa członkowskie do powołania krajowych obserwatoriów bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu gromadzenia, przetwarzania i utrzymywania krajowych baz danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego; zwraca się do tych państw członkowskich, by dostosowały krajowe strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego do celów ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 i aby jak najszybciej usunęły związane z tym braki;

Bezpieczna infrastruktura

6. apeluje do państw członkowskich i Komisji o priorytetowe traktowanie inwestycji przynoszących największe korzyści pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, o poświęcenie szczególnej uwagi obszarom, w których dochodzi do największej liczby wypadków, w tym o priorytetowe prowadzenie inwestycji w utrzymanie istniejącej infrastruktury i budowę nowej infrastruktury tam, gdzie to konieczne; przyjmuje z zadowoleniem fakt, że w instrumencie „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 przewidziano finansowanie projektów bezpiecznej i chronionej infrastruktury i mobilności, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję do dalszego promowania możliwości finansowania ze środków UE za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”, funduszy regionalnych i Funduszu Spójności, InvestEU oraz Platformy na

Środa, 6 października 2021 r.

rzecz bezpiecznego transportu uruchomionej przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), zwłaszcza w państwach członkowskich o stosunkowo słabych wynikach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; podkreśla, że należy wyjaśnić kryteria kwalifikowalności tych instrumentów w odniesieniu do działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję do wspierania państw członkowskich i zachęcania ich do inwestowania w bezpieczniejszą, bardziej zrównoważoną, odporną i multimodalną sieć transportową za pośrednictwem krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności; wzywa Komisję do określenia w przeglądzie rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ⁽⁵⁾ podstaw przyszłych decyzji inwestycyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wdrożenia planu monitorowania utrzymania sieci bazowej na szczeblu UE;

7. zwraca uwagę, że proaktywna ocena unijnej sieci drogowej będzie przydatnym narzędziem analizy wewnętrznego bezpieczeństwa dróg i ukierunkowania inwestycji; z zadowoleniem przyjmuje w tym względzie przygotowywanie map ryzyka i rating poziomu bezpieczeństwa autostrad i dróg głównych wprowadzone w niedawno zmienionych przepisach Unii w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej ⁽⁶⁾ i apeluje do państw członkowskich o wyznaczenie możliwie jak największej liczby dróg głównych na swoim terytorium, aby zwiększyć potencjał nowej dyrektywy pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa państwa członkowskie, aby zgodnie z dyrektywą ustanowiły krajowe systemy dobrowolnego zgłaszania, które powinny być dostępne online i dla wszystkich użytkowników dróg, aby ułatwić gromadzenie danych o zdarzeniach przekazywanych przez użytkowników dróg i pojazdów oraz wszelkich innych informacji związanych z bezpieczeństwem postrzeganych przez zgłaszającego jako rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, tak aby obywatele UE wnosili przejrzysty, natychmiastowy i bezpośredni wkład w bezpieczeństwo; wzywa Komisję i państwa członkowskie do uzgodnienia możliwie jak najszybciej metodyki prowadzenia systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć, o których mowa w wyżej wspomnianym zmienionym akcie, z uwzględnieniem wszelkich aspektów ważnych dla bezpieczeństwa aktywnych uczestników ruchu drogowego;

8. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia prac nad specyfikacjami unijnymi dotyczącymi oznakowania pionowego i poziomego dróg w celu przygotowania podstaw do większej automatyzacji pojazdów; przypomina o znaczeniu skuteczności oznakowania pionowego i poziomego dróg, w tym jego rozmieszczenia, widoczności i odblaskowości, zwłaszcza dla skuteczności systemów wspomaganie kierowcy, takich jak inteligentny asystent kontroli prędkości i asystent utrzymywania pojazdu na pasie ruchu; podkreśla znaczenie wykorzystania infrastruktury do budowy dróg niewymagających wyjaśnień i samoistnie wymuszających przestrzeganie przepisów oraz dróg „wybaczących błędy” dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, w szczególności na obszarach niebezpiecznych lub na obszarach o znacznej liczbie niechronionych użytkowników dróg;

9. wzywa Komisję i państwa członkowskie do opracowania wymogów jakościowych dotyczących infrastruktury dla pieszych i rowerzystów w celu rozwiązania problemu niewystarczającego poziomu bezpieczeństwa aktywnych użytkowników dróg; wzywa Komisję do opracowania wspólnych unijnych programów szkoleń dla audytorów i inspektorów infrastruktury drogowej, w tym specjalnych szkoleń na temat potrzeb niechronionych uczestników dróg, w ramach nowego forum europejskich audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego;

10. zwraca uwagę, że użytkownicy dróg o ograniczonej sprawności ruchowej i z innymi niepełnosprawnościami mają specjalne potrzeby, które należy uwzględnić przy planowaniu i budowie nowej infrastruktury drogowej; wzywa państwa członkowskie do wspierania inwestycji w projekty mające sprawić, by infrastruktura drogowa była inkluzywna i dostępna dla wszystkich;

11. zwraca uwagę, że zgodnie z niedawnym przeglądem przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa infrastruktury Komisja jest zobowiązana do rozważenia do 2021 r. przeglądu dyrektywy 2004/54/WE w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli ⁽⁷⁾ oraz do rozważenia przyjęcia nowego wniosku ustawodawczego w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla mostów; wzywa Komisję, aby nadal dążyła do poprawy bezpieczeństwa korzystania z tuneli, w tym poprzez organizowanie kampanii podnoszących świadomość i prowadzenie odpowiednich badań;

12. zachęca Komisję i państwa członkowskie do powołania grupy ekspertów, których zadaniem będzie opracowanie ram klasyfikacji dróg dostosowującej w większej mierze ograniczenia prędkości do projektu i układu dróg zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie”;

⁽⁵⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1).

⁽⁷⁾ Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39.

Środa, 6 października 2021 r.

13. domaga się środków mających na celu dalsze zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w węzłach miejskich, w strefach podmiejskich i na obszarach wiejskich i poprawę bezpieczeństwa operacyjnego w całym cyklu życia infrastruktury krytycznej, takiej jak tunele i mosty, a także rozważenia wykorzystania nowych technologii monitorowania infrastruktury krytycznej oraz zdefiniowania szczegółowych celów bezpieczeństwa i wymogów jakości w planowanym przeglądzie rozporządzenia w sprawie TEN-T;
14. wzywa państwa członkowskie, by uznały znaczenie przesunięcia modalnego w kierunku aktywnych środków przemieszczania się, takich jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, oraz zrównoważonych środków transportu publicznego jako ważnych narzędzi służących zmniejszeniu zagrożenia na drogach, a także by przewidziały w tym celu odpowiednie inwestycje; przyjmuje zatem z zadowoleniem uruchomienie inicjatywy stworzenia Platformy na rzecz bezpiecznego transportu, w której wyraźnie wzywa się do poprawy infrastruktury zrównoważonego transportu, w tym dla rowerzystów i pieszych, oraz do realizacji projektów mających na celu zmniejszenie liczby wypadków; wzywa Komisję oraz EBI do przeprowadzenia kampanii uświadamiających i informacyjnych, aby zadbać o to, by wszystkie zainteresowane strony otrzymały rzetelne informacje o warunkach i rozważyły korzystanie z tej platformy;
15. wzywa do zwiększenia synergii między europejską siecią tras rowerowych EuroVelo a siecią TEN-T, aby infrastruktura rowerowa była bezpieczniejsza i lepiej połączona; podkreśla znaczenie zapewnienia ciągłych tras pieszych i rowerowych w projektach TEN-T tam, gdzie jest to wykonalne; wzywa Komisję, aby zachęcała do restrukturyzacji nieużywanych odcinków kolei, a także by aktywnie wspierała projekty rowerowo-kolejowe i połączenia intermodalne; zwraca uwagę, że nowe formy infrastruktury, takie jak wysunięte linie zatrzymania, śluzy rowerowe, ulice rowerowe lub autostrady rowerowe, stwarzają nowe możliwości bezpiecznej, aktywnej mobilności; podkreśla, że należy podjąć prace nad harmonizacją i egzekwowaniem przepisów dotyczących znaków i sygnałów drogowych, aby uniknąć nieporozumień oraz zwiększyć bezpieczeństwo i łatwość użytkowania;
16. uważa, że Komisja powinna dołożyć wszelkich starań i zadbać o to, aby infrastruktura rowerowa i piesza wprowadzona w państwach członkowskich w odpowiedzi na pandemię COVID-19 została utrzymana i rozbudowywana w celu dalszego promowania bezpiecznego i aktywnego przemieszczania się;
17. wzywa Komisję i państwa członkowskie do ścisłej współpracy z regionami i miastami w celu uzupełnienia wszelkich brakujących elementów infrastruktury ostatecznego celu podróży („last mile”) oraz intermodalnych i transgranicznych połączeń w całej sieci TEN-T, co umożliwi sprawniejsze i efektywniejsze wykorzystanie infrastruktury i usług oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego;

Bezpieczne pojazdy

18. z zadowoleniem przyjmuje niedawny przegląd rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa, wprowadzający obowiązek instalowania w pojazdach na terytorium UE od 2022 r. nowych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa, takich jak systemy inteligentnego asystenta kontroli prędkości i awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, które to elementy w okresie do 2030 r. mogą uratować życie około 7 300 osób i zapobiec 38 900 poważnym obrażeniom; wzywa Komisję do terminowego przyjęcia ambitnych przepisów prawa wtórnego, w których zawarto by także wymóg montowania we wszystkich nowych pojazdach wysoce skutecznych systemów inteligentnego dostosowania prędkości; wzywa w związku z powyższym Komisję do rozważenia praktycznego zastosowania obowiązku wyposażania motocykli w te systemy oraz wykonalności, akceptowalności montowania systemów inteligentnego dostosowania prędkości nowej generacji w samochodach osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusach oraz możliwych konsekwencji tego systemu dla bezpieczeństwa drogowego;
19. przypomina o znaczeniu innowacji w technologii pojazdów, które to innowacje mogą pomóc zarówno w zmniejszeniu powagi wypadków, jak i w ograniczeniu prawdopodobieństwa wypadku dzięki aktywnym i pasywnym funkcjom bezpieczeństwa; wzywa Komisję, by przeprowadziła przegląd przyszłych norm dotyczących pojazdów pasażerskich w świetle nowych osiągnięć technologicznych oraz by uwzględniła czynniki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, takie jak masa, moc, prędkość i powierzchnia czołowa;
20. wzywa Komisję do wprowadzenia obowiązku stosowania elektronicznych systemów wspomagania hamulców we wszystkich kategoriach motocykli w ramach planowanego przeglądu homologacji typu pojazdów kategorii L; zwraca się do Komisji o rozszerzenie kategorii pojazdów podlegających obowiązkowi montażu systemu eCall, ze szczególnym uwzględnieniem dwukołowych pojazdów silnikowych;
21. zachęca Komisję do opracowania dodatkowych wymogów homologacji typu pojazdu dotyczących wytrzymałości zderzeniowej i do włączenia ich do przyszłych zmian legislacyjnych, z uwzględnieniem również najnowszych kryteriów testów zderzeniowych Euro NCAP, które monitorują wpływ zderzenia na inne pojazdy i niechronionych użytkowników drogi, w celu harmonizacji minimalnych standardów i wyrównania poziomu bezpieczeństwa pasażerów;
22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania miast w tworzeniu baz danych dotyczących ograniczeń prędkości, aby promować wdrażanie technologii inteligentnego dostosowania prędkości, zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego;

Środa, 6 października 2021 r.

23. podkreśla, że ryzyko i częstotliwość wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu można by znacznie ograniczyć przez powszechne stosowanie asystentów skrętu; podkreśla, że stosowanie asystentów skrętu stanie się obowiązkowe dla nowych typów samochodów ciężarowych w 2022 r. i dla wszystkich nowych samochodów ciężarowych w 2024 r.; wzywa Komisję do ustanowienia europejskiego programu działań na rzecz asystentów skrętu w celu promowania korzyści płynących z tej technologii oraz zachęcania zainteresowanych podmiotów, by jak najszybciej dobrowolnie wyposażyły nowe i istniejące pojazdy w funkcję asystenta skrętu; pochwała inicjatywy promujące dobrowolne wprowadzanie obowiązkowych asystentów skrętu; wzywa Komisję i państwa członkowskie do finansowego wsparcia instalacji funkcji asystenta skrętu w pojazdach nowych i używanych;

24. podkreśla, że manipulowanie elektronicznymi funkcjami bezpieczeństwa, takimi jak zaawansowane systemy wspomaganie jazdy, i oszustwa z nimi związane stanowią duże zagrożenie dla bezpieczeństwa i dlatego należy im przeciwdziałać poprzez specjalne szkolenia dla inspektorów na temat kontroli integralności oprogramowania;

25. wzywa Komisję do opracowania manekinów do testów zderzeniowych, które byłyby reprezentatywne dla większej liczby aspektów, takich jak wiek, płeć, wielkość i postura użytkowników wewnątrz i na zewnątrz pojazdu;

26. wzywa państwa członkowskie do wprowadzenia zachęt podatkowych, a prywatnych ubezpieczycieli do oferowania atrakcyjnych ubezpieczeń komunikacyjnych, aby kierowcy kupowali i użytkowali pojazdy o najwyższych standardach bezpieczeństwa; wzywa Komisję do przeglądu przepisów dotyczących oznakowania samochodów w celu uwzględnienia dodatkowych informacji w punktach sprzedaży i w formie cyfrowej na temat klasyfikacji bezpieczeństwa nowych pojazdów;

27. z zadowoleniem przyjmuje wymóg, by urzędnicy przypominające o zapięciu pasów przy wszystkich siedzeniach stały się obowiązkowe na mocy zmienionego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego, i wzywa Komisję do opracowania norm dotyczących wymogów informacyjnych odnoszących się do parametrów bezpieczeństwa urządzeń przytrzymujących dla dzieci; wzywa państwa członkowskie do prowadzenia kampanii informacyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowanych do rodziców i opiekunów, aby nadal szerzyły świadomość konieczności zapinania pasów bezpieczeństwa, w tym na tylnych siedzeniach, zważywszy na zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów wielu pojazdów – które są obecnie używane i będą używane jeszcze przez wiele lat – pozbawionych takich urządzeń przypominających o zapięciu pasów;

28. wzywa Komisję, zgodnie z rezolucją Parlamentu z 27 kwietnia 2021 r. w sprawie sprawozdania z wdrożenia w sprawie aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawionych w pakiecie dotyczącym zdolności do ruchu drogowego, aby należycie uwzględniła postęp techniczny funkcji bezpieczeństwa pojazdów przewidzianych w nowym rozporządzeniu w sprawie ogólnego bezpieczeństwa i by włączyła zaawansowane systemy bezpieczeństwa w zakres następnego przeglądu pakietu dotyczącego zdolności do ruchu drogowego, aby zapewnić kontrolę tych systemów w trakcie okresowych badań technicznych; w związku z tym wzywa właściwe organy do zapewnienia dodatkowych szkoleń, podnoszenia kwalifikacji i przekwalifikowania inspektorów przeprowadzających okresowe kontrole techniczne; wzywa do wprowadzenia bardziej rygorystycznych wymogów dotyczących autodiagnostyki pojazdów, aby nie dopuścić do tego, by nieprawidłowe działanie zaawansowanych systemów wspomaganie jazdy, zaprojektowanych w celu zwiększenia bezpieczeństwa, stało się zagrożeniem;

29. ubolewa, że przepisy zawarte w pakiecie dotyczącym zdolności do ruchu drogowego odnoszące się do kontroli zabezpieczenia ładunku nie są obowiązkowe; wzywa Komisję, by podczas następnego przeglądu pakietu zaproponowała zaostrzenie tych przepisów;

30. podkreśla, że niezbędne są większe wysiłki w celu zapobiegania fałszowaniu przebiegu pojazdów i tym samym zapewnienia jakości i bezpieczeństwa pojazdów używanych; zachęca zatem państwa członkowskie do korzystania z systemu wymiany danych dotyczących wskazań drogomierza, który to system został opracowany przez Dyрекcyję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE) wraz z platformą UE MOVEHUB i jej modułem ODOCAR w wyniku projektu pilotażowego dotyczącego europejskiego systemu ograniczania fałszowania przebiegu pojazdów (OREL) zaproponowanego przez Parlament;

31. wzywa Komisję do zaproponowania nowych zharmonizowanych ram regulacyjnych dla pojazdów zautomatyzowanych, aby zapewnić – poprzez kompleksowe testy, w tym w rzeczywistych warunkach jazdy – by pojazdy zautomatyzowane działały w pełni bezpiecznie dla kierowców i innych użytkowników dróg, w szczególności w interakcji z pojazdami tradycyjnymi i niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego;

32. wnosi o to, by Komisja przeprowadziła w międzyczasie ocenę zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wiążą się z obecnie dostępnymi systemami wspomaganie jazdy, tj. zagrożeń takich jak nadmierne poleganie na tych systemach przez kierowcę i rozpraszenie uwagi; apeluje do Komisji, by rozważyła wprowadzenie wymogu wyposażania mobilnych i elektronicznych urządzeń kierowców w „tryb bezpiecznego prowadzenia pojazdu”, a także wymogu standardowej instalacji innych narzędzi technologicznych mających na celu zmniejszenie rozproszenia uwagi kierowcy podczas jazdy;

Środa, 6 października 2021 r.

33. podkreśla, że – jak wskazała Komisja w strategicznym planie działania UE na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – zamówienia publiczne stanowią interesującą możliwość wywarcia pozytywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; wzywa Komisję, by wyraźnie wzięła pod uwagę, że konieczne jest, by najkorzystniejsze ekonomicznie oferty w zamówieniach publicznych na usługi drogowego transportu publicznego oceniane były na podstawie najlepszego stosunku ceny do jakości, co powinno obejmować także bezpieczeństwo pojazdów, innowacyjność, jakość, zrównoważony rozwój i kwestie społeczne; wzywa państwa członkowskie i instytucje zamawiające do uwzględnienia aspektów bezpieczeństwa jako jednego z głównych kryteriów przy udzielaniu zamówień publicznych na usługi transportu drogowego;

34. zwraca uwagę, że nowe urządzenia mobilności indywidualnej również budzą wiele obaw związanych nie tylko z bezpieczeństwem samych urządzeń, lecz także z bezpiecznym korzystaniem z nich w ruchu drogowym; wyraża ubolewanie, że tylko kilka państw członkowskich wprowadziło przepisy dotyczące tych kwestii i że brak harmonizacji w UE może prowadzić do nieporozumień i utrudnić osobom spoza danego obszaru przestrzeganie lokalnych zasad; apeluje do Komisji o rozważenie ram homologacji typu dla tych nowych urządzeń i o wydanie wytycznych dla państw członkowskich dotyczących zarządzania aspektami bezpieczeństwa, w tym przepisów ruchu drogowego służących bezpiecznemu stosowaniu takich urządzeń; przypomina Komisji i państwom członkowskim o konieczności wdrożenia europejskich i krajowych kampanii uświadamiających i edukacyjnych na temat bezpiecznego korzystania z urządzeń mikromobilności, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak dzieci, osoby starsze lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wymiany najlepszych praktyk dotyczących sposobów poprawy bezpiecznego korzystania z mikromobilności;

35. apeluje do Komisji o aktualizację wymogów bazy danych Wspólnoty o wypadkach drogowych (CARE) oraz o uwzględnienie w niej identyfikacji wypadków z udziałem urządzeń mikromobilności, takich jak elektryczne hulajnogi i rowery ze wspomaganie elektrycznym; wzywa państwa członkowskie, aby na podstawie informacji zawartych w bazie danych CARE wdrożyły konkretne środki zapobiegawcze w dziedzinie bezpieczeństwa na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym;

Bezpieczne użytkowanie dróg

36. zauważa, że jak wynika z badania Komisji, szacuje się, że alkohol jest jedną z przyczyn około 25 % śmiertelnych wypadków drogowych, a narkotyki – 15 % ⁽⁸⁾; zwraca uwagę, że zalecenia UE dotyczące dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi wydano w 2001 r.; wzywa Komisję do aktualizacji wspomnianych zaleceń i do uwzględnienia w nich zerowej tolerancji dla nieprzestrzegania dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi podczas kierowania pojazdem oraz wydania unijnego zalecenia dotyczącego zerowej tolerancji dla nielegalnych substancji psychoaktywnych i ustanowienia standardów kontroli drogowych pod kątem prowadzenia pojazdu pod wpływem narkotyków; zauważa, że harmonizacja dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi w UE dla wszystkich kategorii pojazdów ułatwi porównywalność w ramach kluczowych wskaźników efektywności dotyczących trzeźwości na drodze; wzywa Komisję do opracowania wytycznych dotyczących oznaczania leków, które wpływają na zdolność prowadzenia pojazdów oraz wspieranie kampanii informacyjnych zwiększających świadomość służb medycznych, w tym lekarzy rodzinnych, w tym zakresie; apeluje do Komisji o włączenie do zmienionych zaleceń również wytycznych dotyczących montażu alkomatów blokujących zapłon, szczególnie w przypadku osób już karanych za kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, osób popełniających wykroczenie po raz pierwszy, które znacznie przekroczyły dopuszczalny poziom alkoholu, oraz wszystkich kierowców zawodowych;

37. zwraca uwagę, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości jest główną przyczyną około 30 % śmiertelnych wypadków drogowych i czynnikiem zwiększającym ryzyko poważnych skutków w większości wypadków; wzywa Komisję, by przedstawiła zalecenie dotyczące zastosowania bezpiecznych ograniczeń prędkości zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie” na wszystkich rodzajach dróg, na przykład zalecenie standardowego ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarze zabudowanym i obszarach z dużą liczbą rowerzystów i pieszych, z możliwością ustalania wyższego limitu prędkości na głównych drogach przelotowych, przy odpowiedniej ochronie niechronionych użytkowników drogi; wzywa państwa członkowskie do nadania pierwszeństwa inwestycjom w egzekwowanie ograniczeń prędkości oraz w wysokiej jakości działania informacyjne na temat kluczowego znaczenia prędkości i zarządzania prędkością; wzywa państwa członkowskie do stosowania kar, w tym systemów punktów karnych, zniechęcających do przekraczania dozwolonej prędkości, oraz do rozważenia wprowadzenia kursów uświadamiających na temat prędkości w celu rehabilitacji wielokrotnych sprawców wykroczeń;

38. wskazuje, że według szacunków Komisji ⁽⁹⁾ co roku w UE odnotowuje się 10 milionów poważnych przestępstw lub wykroczeń drogowych związanych z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości, niezatrzymaniem się na czerwonym świetle i kierowaniem pojazdem pod wpływem alkoholu, popełnianych przez osoby niezamieszkałe w UE; dostrzega postępy w ustanawianiu ram transgranicznego egzekwowania przepisów dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym poczynione od 2015 r., wyraża jednak ubolewanie, że istniejące ramy ustanowione w dyrektywie w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów nie zapewniają w odpowiednim stopniu możliwości

⁽⁸⁾ Badanie Komisji z dnia 18 lutego 2014 r. dotyczące stosowania alkomatów blokujących zapłon w celu zapobiegania kierowaniu pojazdem pod wpływem alkoholu.

⁽⁹⁾ Wstępna ocena skutków Komisji z dnia 15 marca 2019 r.: przegląd dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów.

Środa, 6 października 2021 r.

prowadzenia dochodzeń w celu egzekwowania kar lub uznawania decyzji o nałożeniu kary; wyraża przekonanie, że skuteczniejsze transgraniczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego poprawiłoby przestrzeganie tych przepisów i zniechęcałoby do ich łamania, a przez to ograniczyłoby niebezpieczne zachowania podczas jazdy i poprawiło bezpieczeństwo ruchu drogowego; wzywa Komisję w tym zakresie do uwzględnienia powyższych kwestii w następnym przeglądzie dyrektywy i do oceny możliwości wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów mechanicznych i uznawania punktów karnych, a także do przeglądu zakresu dyrektywy i objęcia tym zakresem egzekwowania opłat drogowych, w celu zapobiegania niebezpiecznemu stylowi jazdy oraz utrzymania jakości infrastruktury;

39. przypomina, że w dyrektywie w sprawie praw jazdy ustanowiono zharmonizowany unijny wzór prawa jazdy i wprowadzono minimalne wymagania dotyczące uzyskania prawa jazdy; zwraca uwagę, że dyrektywę tę należy aktualizować w miarę postępu technologicznego w pojazdach i infrastrukturze oraz automatyzacji pojazdów, w programach szkolenia, zwłaszcza dla kierowców zawodowych; wzywa Komisję do opracowania minimalnych standardów szkolenia kierowców i edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy stopniowym ujednocnieniu formy, treści i wyników kursów nauki jazdy w całej UE, oraz do rozważenia włączenia do zbliżającego się przeglądu dyrektywy matrycy celów dydaktycznych nauki jazdy (GDE), która obejmuje trzy kategorie: wiedza i umiejętności, aspekty zwiększające ryzyko oraz samoocena; wzywa ponadto do wprowadzenia systemu stopniowania praw jazdy, który zachęcałby początkujących kierowców do zdobycia większego doświadczenia w zakresie umiejętności wyższego rzędu, takich jak jazda w sytuacji ryzyka zderzenia, samoocena i postrzeganie zagrożeń, a jednocześnie ograniczałby podejmowanie przez nich działań wysokiego ryzyka, takich jak jazda w godzinach nocnych i jazda z pasażerami, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb w zakresie mobilności osób mieszkających na obszarach oddalonych i o ograniczonym dostępie do transportu publicznego; wzywa ponadto Komisję do dalszej harmonizacji minimalnych norm dla instruktorów nauki jazdy samochodem i motocyklem, w tym szkoleń okresowych, szkoleń na temat postrzegania zagrożeń, bardziej rygorystycznego minimalnego wykształcenia i umiejętności komunikacyjnych; zauważa z niepokojem, że w kilku państwach członkowskich stwierdzono nieprawidłowości w wydawaniu praw jazdy, i wzywa Komisję do monitorowania tego problemu;

40. wzywa Komisję do oceny wprowadzenia obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdania egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy na wszystkie kategorie dwukołowych pojazdów silnikowych;

41. wzywa Komisję do opracowania kluczowych wskaźników efektywności dotyczących zapewniania edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności w państwach członkowskich oraz do opracowania unijnych narzędzi projektowania, wdrażania i oceny edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności; zachęca wszystkie państwa członkowskie do zapewnienia wysokiej jakości edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, która rozpoczynać się powinna w szkole i stanowić część procesu uczenia się przez całe życie;

42. zauważa, że pandemia COVID-19 spowodowała rozwój sektora dostaw do domu, w szczególności wykorzystania samochodów dostawczych, dwukołowych pojazdów silnikowych, takich jak motorowery, i rowerów, a także stała się bodźcem do powstania nowych rodzajów pracy za pośrednictwem platform internetowych oraz nowych modeli biznesowych; wzywa Komisję do dopilnowania, aby zawodowi kierowcy samochodów dostawczych przechodzili odpowiednie szkolenia oraz do zajęcia się kwestią zmęczenia i przekraczania dozwolonej prędkości przez kierowców samochodów dostawczych, w szczególności w wyniku znacznego wzrostu liczby dostaw do domu; wzywa Komisję ponadto do rozważenia zaostrzenia systemu badania zdadności do ruchu drogowego i wprowadzenia obowiązku dodatkowych kontroli samochodów dostawczych wykorzystywanych przez operatorów świadczących usługi doręczania paczek po osiągnięciu określonego przebiegu oraz do rozważenia rozszerzenia tego obowiązku na inne pojazdy należące do tych kategorii i wykorzystywane do innych celów handlowych, w ramach przeglądu pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego; zwraca się do Komisji o przedstawienie zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa personelu dostawczego, w tym wymogów dla pracodawców i przedsiębiorstw w zakresie zapewnienia wyposażenia bezpieczeństwa i bezpiecznych pojazdów oraz ich wykorzystywania, a także szkoleń dotyczących narzędzi cyfrowych, takich jak aplikacje i platformy interaktywne, do korzystania z których mogą być zobowiązani pracownicy;

43. wyraża głębokie zaniepokojenie zmęczeniem kierowców w komercyjnym transporcie towarowym i pasażerskim, które jest przyczyną wypadków drogowych; w związku z tym wzywa Komisję do zapewnienia właściwego wdrożenia dyrektywy Rady 89/391/EWG w sprawie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników⁽¹⁰⁾ w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję do wprowadzenia kluczowych wskaźników efektywności dotyczących zmęczenia kierowców w komercyjnym transporcie towarowym i pasażerskim; zwraca się do Komisji i państw członkowskich o zwiększenie liczby bezpiecznych parkingów w TEN-T i o dopilnowanie, by były one dostosowane do potrzeb kierowców, oraz o informowanie o dostępności takich parkingów za pośrednictwem aktualizowanej i przyjaznej dla użytkownika strony internetowej; wzywa Komisję do oceny, czy montaż klimatyzatorów – lub równoważnych

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

Środa, 6 października 2021 r.

systemów klimatyzacji kabiny – w pojazdach ciężarowych mógłby mieć pozytywny wpływ na zmęczenie kierowców i bezpieczeństwo ruchu drogowego, biorąc pod uwagę fakt, że systemy te mogą działać niezależnie od silnika głównego;

44. podkreśla, że skuteczna i pełna reakcja powypadkowa obejmuje, oprócz opieki medycznej i rehabilitacji, zapewnienie wsparcia psychologicznego i społecznego, uznanie statusu ofiar, a także dokładne dochodzenie w sprawie wypadku w celu określenia przyczyn i środków zapobiegających powtórzeniu się podobnych zdarzeń w przyszłości, a także w stosownych przypadkach postępowanie karne i cywilne; apeluje do państw członkowskich o ustanowienie systemów bliższej współpracy między organami bezpieczeństwa ruchu drogowego a sektorem zdrowia w celu egzekwowania prawidłowego wykorzystania awaryjnych pasów ruchu z myślą o przyspieszeniu operacji ratunkowych; wzywa ponadto Komisję i państwa członkowskie, aby przewidziały wystarczające finansowanie skutecznej infrastruktury ratowniczej, w tym lotniczych służb medycznych, zwłaszcza w regionach oddalonych, górskich i wyspiarskich; zwraca się do Komisji o wprowadzenie obowiązku szkolenia z udzielania pierwszej pomocy w przyszłym przeglądzie dyrektywy w sprawie praw jazdy; wzywa państwa członkowskie do uwzględnienia pojęcia awaryjnych pasów ruchu w ich krajowych kodeksach drogowych oraz do prowadzenia dalszych kampanii uświadamiających; przypomina o znaczeniu skutecznego wsparcia dla ofiar w ramach działań następczych;

45. wzywa państwa członkowskie do rozwijania głównych sieci leczenia obrażeń oraz do przyjęcia wytycznych dotyczących współpracy, tak aby służby ratownictwa medycznego mogły szybko przewozić pacjentów także za granicę;

46. podkreśla, że niewystarczające egzekwowanie przepisów ruchu drogowego zmniejsza skuteczność wysiłków zmierzających do realizacji „wizji zero”; zachęca państwa członkowskie do ustanowienia rocznych celów dotyczących egzekwowania i zgodności w krajowych planach bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do zapewnienia ich odpowiedniego finansowania, a także do opracowywania i publikowania rocznych zestawień działań następczych analizujących zrealizowane zadania i osiągnięte wyniki; zwraca uwagę, że tylko dobrze uzasadnione, dobrze nagłośnione spójne działania w obszarze egzekwowania oraz edukacja poprzez egzekwowanie przepisów mogą przynieść trwałe efekty pod względem zachowania kierowców; zauważa, że skuteczność jest jeszcze większa, jeśli obsługa kar finansowych za stwierdzone naruszenia jest w znacznym stopniu zautomatyzowana;

47. zauważa, że prowadzenie samochodu lub innego pojazdu i jednocześnie korzystanie z telefonu komórkowego czy innych urządzeń elektronicznych znacznie upośledza zdolność prowadzenia pojazdu i jest czynnikiem sprawczym w 10–30 % wypadków drogowych; apeluje do państw członkowskich o wprowadzenie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar, w tym kar niefinansowych, za używanie telefonów komórkowych, a także o podnoszenie świadomości związanych z takim zachowaniem zagrożeń oraz o lepsze egzekwowanie przepisów;

Ramy dostosowane do wymogów przyszłości

48. podkreśla, że czynniki zewnętrzne i pojawiające się trendy społeczne stwarzają bezprecedensowe wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego będącego celem unijnej strategii do 2030 r. i na późniejszy okres; zauważa, że UE powinna poczynić przygotowania do wprowadzenia w stosownym czasie pojazdów podłączonych do internetu i pojazdów zautomatyzowanych, a także powinna ocenić możliwe zagrożenia wynikające z połączenia w ruchu mieszanym takich pojazdów i pojazdów tradycyjnych oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego; apeluje do Komisji, by oceniła wpływ, jaki wzrost liczby pojazdów zautomatyzowanych może mieć na ruch na obszarach miejskich oraz na środowisko; podkreśla, że aby zagwarantować bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i półautomatycznych, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa pojazdów konwencjonalnych, konieczna może okazać się modernizacja infrastruktury, która będzie korzystna dla wszystkich użytkowników dróg;

49. wzywa państwa członkowskie do ustanowienia ekologicznych systemów złomowania pojazdów w celu zachęcania do zakupu i użytkowania bezpieczniejszych, ekologicznych i wydajnych energetycznie pojazdów oraz do odnawiania publicznego i prywatnego parku samochodowego; zwraca się do Komisji i państw członkowskich do współpracy z EBI w celu przeanalizowania nowych programów finansowania mających na celu ułatwienie inwestowania w bezpieczne i zrównoważone usługi transportowe oraz w bezpieczne i zrównoważone pojazdy;

50. zwraca uwagę, że dane będą odgrywać kluczową rolę w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego; przypomina, że dane pokładowe są niezwykle cenne w zarządzaniu ruchem, badaniach zdatności do ruchu drogowego i analizie wypadków drogowych; zwraca się do Komisji o ustanowienie ram dostępu do danych pokładowych dla podmiotów innych niż rynek napraw pojazdów w sposób zgodny z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych⁽¹¹⁾, wyłącznie do celów badania wypadków i badań zdatności do ruchu drogowego; podkreśla w związku z tym, że – z myślą o poprawie bezpieczeństwa na drogach – dla prowadzenia dokładnych analiz wypadków istotne są dane cyfrowe przechowywane w rejestratorach danych na temat zdarzeń; wzywa Komisję do dopilnowania, aby wszystkie elementy danych istotne dla

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

Środa, 6 października 2021 r.

dogłębnej analizy wypadków i badań nad bezpieczeństwem ruchu drogowego (w tym lokalizacja, data i godzina) były rejestrowane i przechowywane przez rejestratory danych na temat zdarzeń;

51. przypomina, że chociaż bezpieczeństwo ruchu drogowego jest wspólnym obowiązkiem wszystkich właściwych podmiotów i organów na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym, UE powinna odgrywać zdecydowaną rolę przywódczą, aby zagwarantować priorytetową pozycję bezpieczeństwa ruchu drogowego w transporcie drogowym, co z kolei pomoże zmniejszyć różnice pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego między państwami członkowskimi i zapewni UE zachowanie roli światowego lidera w tej dziedzinie; podkreśla odpowiedzialność UE za promowanie współpracy i wymiany najlepszych praktyk z państwami trzecimi, takimi jak Zjednoczone Królestwo, w celu wdrożenia deklaracji sztokholmskiej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zadbania o to, by cele unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego miały zastosowanie do wszystkich odnośnych programów zewnętrznych, oraz do opracowania skutecznego systemu wymiany informacji z sąsiadującymi państwami spoza UE na temat przestępstw lub wykroczeń drogowych w celu poprawy egzekwowania przepisów, a jednocześnie do zagwarantowania, by wszelka wymiana informacji podlegała ścisłym zabezpieczeniom, audytom i warunkom nadzoru, w pełnej zgodności z obowiązującymi przepisami UE;

52. apeluje do Komisji, w związku z planowanym przeglądem pakietu dotyczącego mobilności w miastach, o dążenie do synergii między bezpieczeństwem a środkami zrównoważoności na obszarach miejskich; wzywa w tym względzie do zmiany priorytetów w infrastrukturze transportowej na obszarach miejskich, w tym do określenia nowego przeznaczenia przestrzeni publicznej, do odejścia od indywidualnego transportu zmotoryzowanego w kierunku zrównoważonych, bezpieczniejszych i zdrowszych rodzajów transportu, takich jak transport publiczny, przemieszczanie się pieszo i na rowerze, z uwzględnieniem szczególnych potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak dzieci, osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze; w związku z koniecznością zmniejszenia zagęszczenia ruchu w miastach i emisji CO₂ zachęca do większych inwestycji i współfinansowania – przy wykorzystaniu unijnych instrumentów finansowych – stref parkingowych i innych stref łączących różne rodzaje mobilności przy wjeździe na obszary miejskie, zapewniających łatwy dostęp do różnych środków transportu publicznego, z zadowoleniem przyjmuje wyrażony przez EBI zamiar wspierania ambitnych programów inwestycyjnych, takich jak plany zrównoważonej mobilności miejskiej i projekty transportu publicznego, aby pomóc władzom publicznym w sprzyjaniu zrównoważonej mobilności na szczeblu lokalnym i regionalnym; wzywa Komisję do lepszego włączenia celów i działań UE w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego w wytyczne dotyczące planów zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez monitorowanie i promowanie najlepszych praktyk, w tym do ustanowienia wskaźnika dotyczącego wykorzystania funduszy UE na skuteczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach;

53. zauważa, że obszary wiejskie stanowią około 83 % terytorium UE i są zamieszkane przez 30,6 % ludności Unii; zwraca uwagę, że w szczególności obszary wiejskie oraz obszary słabo zaludnione cechuje niedostatek infrastruktury transportowej dobrej jakości, a także niedostatek regularnych usług zbiorowego transportu publicznego, co ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego; zauważa ponadto, że 54 % śmiertelnych wypadków drogowych w UE ma miejsce na drogach wiejskich; podkreśla, że poprawa dostępności, połączeń i bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach wiejskich powinna być częścią strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności; wzywa Komisję do uwzględnienia tej ostatniej kwestii w przygotowywanym komunikacie w sprawie długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich;

54. zwraca uwagę na potrzebę promowania zintegrowanego podejścia do realizacji celów określonych w „wizji zero” oraz wspierania współpracy międzysektorowej, w tym zaangażowania organizacji pozarządowych, społeczeństwa obywatelskiego, a także przedsiębiorstw i przemysłu na szczeblu regionalnym, krajowym i unijnym; wzywa przedsiębiorstwa i MŚP, by zgodnie z deklaracją sztokholmską dążyły do bezpieczeństwa ruchu drogowego przez stosowanie zasady „bezpiecznego systemu” w całym swoim łańcuchu wartości, w tym wewnętrznych praktykach dotyczących procesu zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji, oraz by uwzględniły sprawozdawczość obejmującą wyniki dotyczące bezpieczeństwa w sprawozdaniach na temat zrównoważonego rozwoju oraz na swoich oficjalnych stronach internetowych; wzywa ponadto przedsiębiorstwa i MŚP, by w stosownych przypadkach oferowały swoim kierowcom ukierunkowane szkolenia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz by rozważyły wprowadzenie funkcji „menedżera ds. mobilności”, który koordynowałby i optymalizował potrzeby przedsiębiorstwa w dziedzinie mobilności towarów i pracowników w całym łańcuchu logistycznym;

55. wzywa Komisję do współpracy z państwami członkowskimi, społeczeństwem obywatelskim i innymi najważniejszymi zainteresowanymi stronami nad rozwojem ogólnoeuropejskiej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego; z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie unijnej nagrody promującej bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarach miejskich w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz modernizację Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego – największej platformy społeczeństwa obywatelskiego poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego; wzywa Komisję do uruchomienia w nadchodzących latach inicjatywy Europejskiego Roku Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako elementu ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030; opowiada się ponadto, w kontekście Europejskiego Roku Bardziej Zielonych Miast (2022 r.), za wprowadzeniem, finansowaniem i monitorowaniem oznaczenia „Bezpieczniejsze Miasto”, opartego na kryteriach najwyższych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników oraz bardziej przyjaznej przestrzeni publicznej, w tym lepszej jakości powietrza i niższych emisji CO₂;

Środa, 6 października 2021 r.

56. postrzega Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, który przypada w trzecią niedzielę listopada, jako okazję do upamiętnienia wielu milionów zabitych lub ciężko rannych na drogach świata oraz podziękowania służbom ratunkowym za ich pracę, a także jako okazję do refleksji nad ogromnym ciężarem i kosztami tego codziennego, nieustającego dramatu dla rodzin, społeczności i krajów; oficjalnie uznaje ten dzień i wzywa Radę Europejską oraz Komisję, by uczyniły to samo poprzez organizowanie dorocznego wydarzenia wspieranego przez trzy instytucje;

57. wyraża przekonanie, że aby odpowiednio wdrożyć kolejne etapy unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w procesie realizacji nadrzędnej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, potrzebne są określone nowe zdolności w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności związane z koordynacją, monitorowaniem i oceną, oraz wsparcie techniczne w ogólnej realizacji strategii; apeluje do Komisji w tym względzie, aby rozważyła stworzenie europejskiej agencji transportu drogowego w celu wspierania zrównoważonego, bezpiecznego i inteligentnego transportu drogowego lub – jeżeli powołanie takiej agencji nie będzie wykonalne – do powierzenia tego zadania jednej z istniejących agencji;

o

o o

58. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, jak również parlamentom i rządów państw członkowskich.
