

EVROPSKÁ KOMISE

Brusel 30.11.2018
C(2018) 7817 final

Vážený pane předsedo,

Komise by Senátu ráda poděkovala za usnesení k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, (COM(2018)274 final) a k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 provozu (COM(2018) 286 final).

Jak Senát ve svém usnesení uvádí, cílem uvedených návrhů je zvýšit bezpečnost na evropských silnicích. Komise toho chce dosáhnout snížením vysokého počtu úmrtí a vážných zranění, čímž se rovněž přiblíží k naplnění dlouhodobého cíle nulového počtu úmrtí, tzv. „vize nula“.

Komise souhlasí se Senátem, že k zajištění bezpečnosti silničního provozu je zapotřebí integrovaný přístup, který bude kromě bezpečných silnic zahrnovat též bezpečná vozidla a bezpečné účastníky silničního provozu. Komise proto ve svém třetím balíčku mobility přijatém dne 17. května 2018 představila soubor nástrojů, s jejichž pomocí bude o realizaci přístupu bezpečného systému usilovat.

Navržením změn ve směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury sleduje Komise několik konkrétních cílů. Přeje si chránit zranitelné účastníky silničního provozu (což Senát ve svém usnesení rovněž podpořil), zlepšit podmínky pro nasazování nových technologií, podpořit harmonizaci a sdílení poznatků mezi členskými státy a zlepšit opatření navazující na zjištění, jež se týkají postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, aniž by však členskými státem ukládala nadměrné náklady.

Při úvahách o možném rozšíření oblasti působnosti směrnice na další silnice, tj. mimo transevropské dopravní sítě, na něž se směrnice vztahuje v současnosti, Komise pečlivě přezkoumala otázku proporcionality. Navrhované rozšíření by pokrylo všechny dálnice

pan Milan ŠTĚCH
předseda Senátu Parlamentu České republiky
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1

a silnice, které jsou součástí hlavní silniční sítě členských států a jsou důležité pro celkové fungování silniční dopravy v Evropské unii. Vztahovalo by se též na silnice, jejichž výstavba byla zcela nebo částečně financována s využitím prostředků EU a které se nacházejí mimo městské oblasti. Obavu Senátu, že takové rozšíření by zahrnovalo i některé méně frekventované silnice druhé třídy či místní komunikace, což by vlastníkům a provozovatelům dotčených silnic způsobilo nepřiměřené náklady, bere Komise na vědomí, domnívá se však, že finanční prostředky EU by neměly být využívány k výstavbě potenciálně nebezpečných silnic a že řízení bezpečnosti silniční infrastruktury by se i na těchto silnicích mělo povinně uplatňovat.

Hlavní přínosy opatření EU v oblasti řízení bezpečnosti silniční infrastruktury spočívají ve společném směřování k vyšším úrovním bezpečnosti infrastruktury v celé EU. Cestování po Evropské unii by mělo být bezpečnější. Rozdíl mezi členskými státy s nejlepšími a nejhoršími výsledky by se měl postupně snižovat. Tím by se mělo zlepšit fungování vnitřního trhu, zajistit hladší a soudržnější cestování v případě osobní a nákladní dopravy a podpořit cíl EU, kterým je hospodářská, sociální a územní soudržnost.

Návrh Senátu, aby bylo pro ty úseky silniční infrastruktury v Unii, které splňují nejvyšší bezpečnostní standardy, zavedeno označení „bezpečná komunikace“, se nese ve stejném duchu jako záměr Komise vytvořit klasifikaci pro ohodnocení silnic, jež by obsahovala nejméně tři kategorie. Komise je však toho názoru, že minimální požadavky na metodiku, z níž by klasifikace či označení vycházely, by měly být stanoveny evropskými právními předpisy, aby se v celé Evropské unii zajistila srovnatelnost výsledků. Podrobnosti by v každém případě měly být vypracovány ve spolupráci s odborníky z členských států.

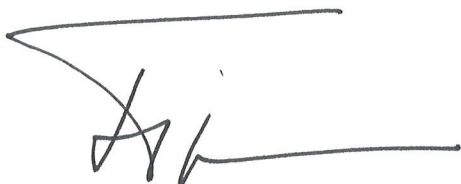
Pokud jde o připomínky Senátu týkající se navrhovaného zmocnění Komise přijímat v rámci navrhované směrnice akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty, Komise se domnívá, že akty v přenesené pravomoci budou nezbytné k zajištění toho, aby právní předpisy byly aktualizovány v souladu s technickým pokrokem. Kromě toho zdůrazňuje, že akty by se týkaly jen nepodstatných prvků navrhované směrnice. Použití prováděcího aktu je navrhováno proto, aby bylo možné vypracovat jednotné výkonnostní požadavky pro dopravní značení a dopravní značky a aby je bylo možné aktualizovat s ohledem na očekávaný technologický vývoj v oblasti propojené a automatizované mobility. Délku transpoziční lhůty je Komise připravena projednat v průběhu interinstitucionálních jednání.

Komise nesdílí obavy Senátu, že rychlé zavádění nových bezpečnostních prvků vyplývajících z návrhu do všech nových vozidel zvýší jejich kupní cenu pro spotřebitele a povede i k vyšší poruchovosti a nižší spolehlivosti těchto vozidel. Z posouzení dopadů provedeného Komisí vyplynulo, že dopad nových bezpečnostních prvků na cenu nových automobilů byl v posledních deseti letech zanedbatelný. Posouzení dopadů naopak prokázalo, že automobily jsou po započtení inflace v reálných hodnotách levnější, a to i přes to, že bezpečnostní technologie v nových automobilech výrazně přibýlo. Stejný vývoj lze očekávat i v budoucnu vzhledem k tomu, že automobilový průmysl a jeho dodavatelé se pravděpodobně budou snažit nepřenášet náklady na spotřebitele a že počáteční náklady budou postupně výrazně vyváženy úsporami z rozsahu.

Výše uvedené argumenty vycházejí z původních návrhů Komise, které v současné době prochází legislativním procesem, na němž se podílí Evropský parlament i Rada.

Komise doufá, že tato objasnění jsou dostatečnou odpovědí na připomínky Senátu, a těší se na další pokračování vzájemného politického dialogu.

S úctou



*Frans Timmermans
první místopředseda*



*Violeta Bulc
členka Komise*