

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne
KOM(2010) 389/3

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti
bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020**

{SEK(2010) 903}

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020

Úvod

Bezpečnost silničního provozu představuje významný společenský problém. V roce 2009 zemřelo na silnicích Evropské unie přes 35 000 osob, což odpovídá počtu obyvatel středně velkého města, a nejméně 1 500 000 lidí bylo zraněno. Náklady, které společnosti tímto způsobem vzniknou, jsou obrovské – v roce 2009 představovaly přibližně 130 miliard eur¹.

Komise ve svém sdělení „Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“² zdůraznila, jak důležitá je pro Evropu sociální soudržnost, ekologičtější hospodářství, vzdělání a inovace. Tyto cíle by se měly odrážet v různých aspektech evropské dopravní politiky, která by se měla zaměřit na zajištění udržitelné mobility pro všechny občany, „dekarbonizaci“ dopravy a plné využití technologického pokroku. Bezpečnost silničního provozu bude hrát důležitou roli v připravované bílé knize o dopravní politice 2010–2020, neboť snížení počtu úmrtí účastníků silničního provozu má klíčový význam pro zlepšení celkového výkonu dopravního systému a pro naplnění potřeb a očekávání občanů a podniků.

Je tedy potřeba zvolit koherentní holistický a jednotný přístup s ohledem na synergie s ostatními politickými cíli. Do politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu na místní, vnitrostátní, evropské nebo mezinárodní úrovni by měly být začleněny relevantní cíle ostatních veřejných politik a naopak.

Navržené směry politiky plně zohledňují výsledky třetího akčního programu pro bezpečnost silničního provozu 2001–2010, z nichž vyplývá, že ačkoliv bylo v oblasti bezpečnosti silničního provozu dosaženo významného pokroku, je třeba nadále vyvíjet úsilí a zintenzívnit jej.

Směry evropské politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 usilují o stanovení obecného řídicího rámce a náročných cílů, které by měly být vodítkem pro vnitrostátní nebo místní strategie. V souladu se zásadou subsidiarity by popsaná opatření měly být prováděna na co nejvhodnější úrovni a co nejvhodnějším způsobem.

V rámci těchto směrů politiky je Komise toho názoru, že prioritně by se měly provést tato tři opatření:

- stanovení strukturovaného a koherentního rámce spolupráce postaveného na osvědčených postupech v členských státech, což je nezbytná podmínka k účinnému provádění směrů politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020;

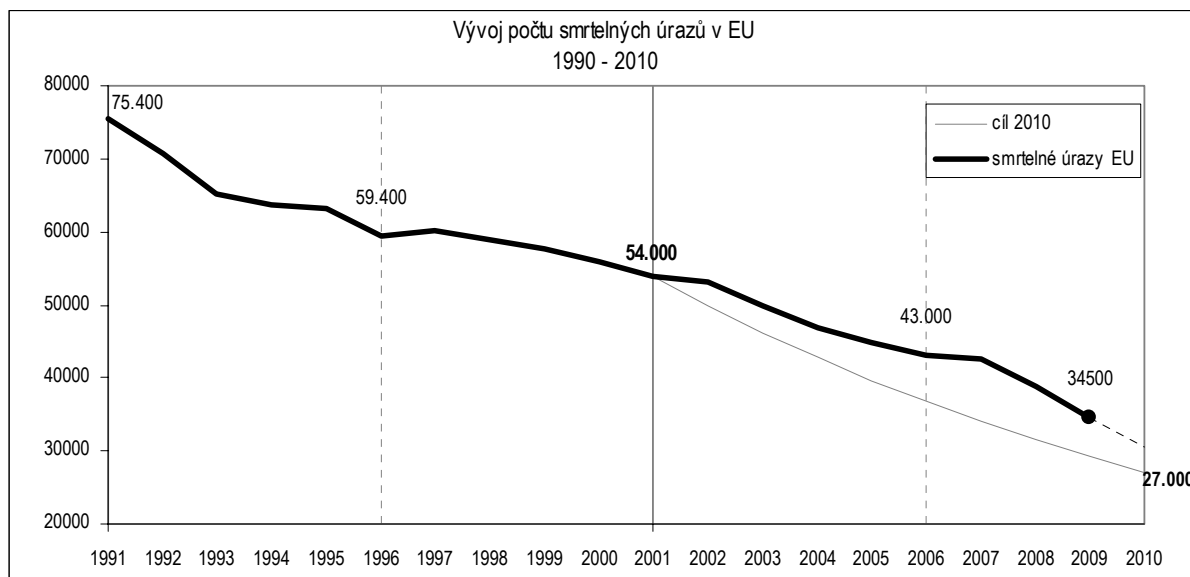
¹ Údaje se zakládají na hodnotě statistické délky života vypočítané ve studii HEATCO (6. rámcový program pro výzkum a technologický rozvoj).

² KOM(2010) 2020.

- vypracování strategie zaměřené na zranění a první pomoc, jejímž prostřednictvím by se řešila urgentní a rostoucí potřeba snížit počet zraněných na silnicích;
- zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů, v jejichž případě jsou statistiky nehod obzvláště znepokojivé.

2. HODNOCENÍ EX-POST TŘETÍHO EVROPSKÉHO AKČNÍHO PROGRAMU PRO BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Komise přijala dne 2. června 2003 svůj třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu, který obsahuje ambiciózní cíl o polovinu snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2010, jakož i 62 návrhů na konkrétní opatření v oblasti bezpečnosti vozidel, infrastruktury a jejich uživatelů. Za účelem analýzy dopadů bylo vypracováno hodnocení ex-post úrovně provádění a účinnosti evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu (dokument je k dispozici na internetové adrese <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Ačkoliv původního cíle nebude pravděpodobně do konce roku 2010 dosaženo, program působí jako silný katalyzátor úsilí členských států zaměřeného na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.



3. ZÁSADY A CÍL

3.1. Zásady

Snaha o dosažení co nejvyšších norem bezpečnosti silničního provozu po celé Evropě

Politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu musí svá opatření zaměřit na občany: musí je podporovat v tom, aby za svou bezpečnost a za bezpečnost druhých převzali hlavní odpovědnost. Politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu EU usiluje o zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu tak, aby se občané kdekoli po Evropě mohli pohybovat bezpečně a ekologicky. Měla by podporovat spravedlnost mezi účastníky silničního provozu tím, že se bude cíleně snažit o zvýšení bezpečnosti těch účastníků silničního provozu, kteří jsou zranitelnější.

Integrovaný přístup k bezpečnosti silničního provozu

Budoucí politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu by měla být zvážena v rámci dalších oblastí politik EU, přičemž sama by cíle těchto politik měla zohledňovat. Bezpečnost silničního provozu je úzce propojena mimo jiné s politikami týkajícími se energie, životního prostředí, zaměstnanosti, vzdělávání, mladých lidí, veřejného zdraví, výzkumu, inovací a technologií, spravedlnosti, pojišťovnictví³, obchodu a zahraničních věcí.

Subsidiarita, proporcionalita a sdílená odpovědnost

Otázka řízení je nezbytná: v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality, které jsou v oblasti bezpečnosti silničního provozu součástí koncepce sdílené odpovědnosti, budou požadovány závazky a případně i konkrétní opatření na úrovni evropských orgánů, členských států, regionálních a místních subjektů a aktérů občanské společnosti, podle toho, za jakou oblast nesou zodpovědnost. Evropská charta bezpečnosti silničního provozu je dobrým příkladem závazků, které na sebe příslušní aktéři vzali.

3.2. Cíl

Aby mohl být vytvořen společný prostor bezpečnosti silničního provozu, navrhuje Komise od roku 2010 pokračovat v plnění cíle **o polovinu snížit celkový počet smrtelných nehod v Evropské unii do roku 2020**⁴. Takový společný cíl znamená s ohledem na pokrok, kterého již některé členské státy během posledních deseti let dosáhly, výrazný nárůst ambicí v této oblasti ve srovnání s nesplněným cílem současného evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu, což bude představovat jasný signál, že se Evropa zavazuje k zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Členské státy se vyzývají, aby prostřednictvím svých vnitrostátních strategií bezpečnosti silničního provozu přispěly k dosažení společného cíle a přitom zohlednily své specifické výchozí situace, potřeby a okolnosti. Své úsilí by měly zaměřit na oblasti, v nichž mají největší nedostatky, přičemž jako ukazatel použijí výsledky, kterých v uvedených oblastech dosáhli ti nejlepší. Jedním ze specifických vnitrostátních cílů by tak mohl být například cíl nepřekročit určitý počet smrtelných nehod na silnici na milion obyvatel. Tento přístup by měl zmenšit rozdíly mezi členskými státy a zajistit občanům stejnoměrnější úroveň bezpečnosti silničního provozu v rámci EU.

Pokud jde o stanovení cíle snížení vážných zranění způsobených při dopravních nehodách, který byl navržen během veřejných konzultací⁵, je Komise toho názoru, že se jedná o zajímavý návrh. Evropský cíl nelze v této fázi stanovit, neboť neexistuje obecná definice vážných a lehkých zranění. Jakmile bude v této oblasti učiněn dostatečný pokrok, navrhne

³ Odvětví pojišťovnictví může k bezpečnosti silničního provozu přispět pomocí školicích kurzů i pojistných smluv. Například programy „Pay-As-You-Drive“ (PAYD), kde výše prémie závisí na počtu ujetých kilometrů, by mohly vést k podstatným úsporám nákladů způsobených nehodami, jakož i ke snížení emisí CO₂ z automobilů.

⁴ Výsledky za rok 2010 zatím nejsou známy. Tento referenční údaj bude proto vycházet z odhadů na základě údajů dostupných v roce 2009.

⁵ Veřejná konzultace v rámci přípravy dalších zásad politiky bezpečnosti silničního provozu probíhala od července do prosince 2009. Zahrnovala řadu tematických seminářů, internetovou konzultaci a konferenci zainteresovaných subjektů. Celkem bylo přes internet nebo v písemné formě shromážděno přibližně 550 příspěvků.

Komise mezi směry evropské politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 přidat společný „cíl omezení počtu zraněných“.

4. STRATEGICKÉ CÍLE

Účastník silničního provozu je prvním článkem v řetězci bezpečnosti silničního provozu. Bez ohledu na to, jaká technická opatření jsou zavedena, závisí účinnost politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu na chování jeho účastníků. Z toho důvodu má zásadní význam **vzdělávání, výcvik a prosazování pravidel silničního provozu**. Systém bezpečnosti silničního provozu nicméně musí počítat i se selháním lidského faktoru a nevhodným chováním a co nejvíce tyto problémy korigovat – nulové riziko neexistuje. Všechny složky, zejména **vozidla a infrastruktura**, by proto měly být „shovívavé“, aby pomáhaly předcházet důsledkům těchto selhání a omezit jejich dopad na uživatele, zejména na ty nejzranitelnější.

Pro příští desetiletí bylo stanoveno sedm cílů. U každého z nich budou navržena opatření na úrovni EU a na úrovni členských států. Komise zajistí kontinuitu s třetím evropským akčním programem pro bezpečnost silničního provozu, zejména v oblastech, kde byly na základě hodnocení ex-post určena opatření, která mají pokračovat.

Cíl č. 1: Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu

Během třetího evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu byly přijaty důležité právní předpisy týkající se řídičských průkazů a výcviku profesionálních řidičů. Účinky těchto nedávných opatření budou změřeny v následujících letech. Během konzultací s odborníky a s veřejností byla nicméně zdůrazněna potřeba zlepšení kvality systému udělování průkazů a výcviku se zvláštním zřetelem na mladé řidiče začátečníky.

Současný přístup k výcviku řidičů zůstává i nadále příliš fragmentovaný a specializovaný. Komise navrhuje prosazovat širší přístup a vzdělávání a výcvik chápat jako globální proces, jakési celoživotní „nepřetržité vzdělávání“. Je třeba podporovat interaktivní metody a získávání autonomie, a zároveň si patřičně uvědomovat potřebu zachování ceny řídičských průkazů na rozumné úrovni.

• **Příprava na zkoušku**

Cílem je podporovat praktický výcvik před zkouškou v maximálně bezpečných podmínkách. Komise zváží několik možností, zejména zahrnutí řízení s doprovodem do procesu vedoucího k vydání řídičského průkazu. V případě osob zapojených do přípravy, jako jsou doprovodné osoby a instruktoři, bude zvaženo zavedení harmonizovaných minimálních požadavků.

• **Zkouška za účelem získání řídičského průkazu**

Zkouška za účelem získání řídičského průkazu by se neměla omezovat jen na prověření uchazečových znalostí pravidel silničního provozu nebo jeho schopnosti ovládat vozidlo. Komise zváží další způsoby rozšíření řídičských schopností nebo i zavedení posuzování hodnot a chování, které souvisejí s bezpečností silničního provozu (uvědomování si rizik) a s defenzivním a energeticky účinným způsobem jízdy (posílení klíčových prvků řízení ohleduplného k životnímu prostředí v rámci plánů přípravy na teoretické a praktické zkoušky).

• **Výcvik po vydání řídičského průkazu**

Je třeba prozkoumat otázku průběžného výcviku neprofesionálních řidičů po vydání řidičského průkazu, a to zejména vzhledem k tomu, že s problémem stárnoucího evropského obyvatelstva nabývá otázka zachování schopností starších lidí řídit vozidlo na významu. Možná opatření v této oblasti budou muset zohlednit právo osob s postižením a starších osob na pohyb a počítat s přijetím alternativních řešení.

Opatření:

Komise bude s členskými státy vhodným způsobem spolupracovat na rozvoji společné strategie vzdělávání a výcviku v rámci bezpečnosti silničního provozu, zejména včetně začlenění doby učení do přípravy na získání řidičského průkazu, jakož i společných minimálních požadavků na instruktory v autoškolách.

Cíl č. 2: Zesílit prosazování pravidel silničního provozu

Podle hodnocení ex-post třetího evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu hraje prosazování pravidel i nadále hlavní roli ve vytváření podmínek umožňujících značné snížení počtu úmrtí a zranění, a to zejména pokud je intenzivně uplatňováno a propagováno. Veřejné konzultace rovněž potvrdily, že prosazování pravidel by mělo být důležitou součástí nových směrů politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Plného potenciálu evropské strategie prosazování rozhodně nebylo během předchozího programu dosaženo, zejména proto, že ve věci návrhu Komise týkajícího se přeshraničního prosazování pravidel nedošlo k žádnému pokroku.

Strategie by měla být vybudována na těchto osách:

- **Přeshraniční výměna informací v oblasti bezpečnosti silničního provozu**

Práce na návrhu směrnice usnadňující prosazování v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která začala v roce 2008, by měla pokračovat. Navržené znění⁶ zaměřující se na usnadnění výměny informací o přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu je krokem ke spravedlivějšímu zacházení s osobami, které přestupek spáchají.

- **Kampaně zaměřené na prosazování pravidel**

Větší míra koordinace a sdílení osvědčených postupů napomáhají výrazně účinnějšímu prosazování a kontrolám. Zásada cílených kontrolních kampaní, která již byla zorganizována v několika členských státech a mezi nimi, by měla být podpořena a zavedena i v ostatních zemích. Ze zkušeností kromě toho vyplývá, že nejúčinnějších výsledků lze dosáhnout kontrolní politikou v kombinaci s informováním uživatelů. Komise bude tedy i nadále podporovat opatření zaměřená na šíření informací a osvěty, a to zejména mezi mladými lidmi.

- **Technologie vozidel na podporu prosazování**

Vývoj technologií, jako jsou například palubní systémy poskytující informace o aktuálních maximálních povolených rychlostech v reálném čase, by mohly přispět ke zlepšení kontroly maximální rychlosti. Vzhledem k tomu, že na silnicích se neustále zvyšuje počet lehkých užitkových vozidel, čímž také narůstá riziko jejich účasti na dopravních nehodách, měla by

⁶ S ohledem na příslušné právní předpisy EU týkající se ochrany osobních údajů.

být rovněž prozkoumána instalace omezovačů rychlosti v takových vozidlech v souladu s liniemi, které již Komise určila⁷, a s ohledem na vedlejší přínosy pro životní prostředí a klima. Pokud jde o řízení pod vlivem alkoholu, měly by být tresty doprovázeny preventivními opatřeními. Komise tedy prozkoumá, do jaké míry jsou vhodná opatření pro zavedení povinné instalace alkoholových imobilizérů do vozidel, například pokud jde o profesionální dopravu (jako jsou školní autobusy).

- **Vnitrostátní cíle prosazování**

Účinnost politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu z velké míry závisí na intenzitě kontrol dodržování požadavků na bezpečnost. Komise podporuje stanovení vnitrostátních kontrolních cílů, které se poté zahrnou do „vnitrostátních plánů prosazování“⁸.

Opatření:

- *Komise bude s Evropským parlamentem a Radou spolupracovat na zavedení přeshraniční výměny informací v oblasti bezpečnosti silničního provozu.*
- *Komise bude pracovat na vývoji společné strategie prosazování právních předpisů týkajících se bezpečnosti silničního provozu, včetně:*
 1. *možnosti zavedení omezovačů rychlosti u lehkých užitkových vozidel a povinné instalace alkoholových imobilizérů v některých zvláštních případech;*
 2. *zřízení vnitrostátních prováděcích plánů.*

Cíl č. 3: Bezpečnější silniční infrastruktura
--

K největšímu počtu smrtelných nehod dochází na venkovských a městských silnicích (56 % a 44 % v roce 2008 ve srovnání s 6 % na dálnicích). Měl by proto být nalezen způsob postupného rozšiřování příslušných zásad bezpečného řízení infrastruktury na vedlejší silniční síti v členských státech, a to s ohledem na zásadu subsidiarity.

Komise zajistí, aby žádosti o financování z fondů EU týkající se silniční infrastruktury v členských státech obsahovaly požadavky na bezpečnost. Bude rovněž prozkoumána možnost rozšíření této zásady na vnější pomoc.

Opatření:

Komise přijme tato opatření:

1. *zajistí, aby bylo financování z evropských fondů poskytnuto pouze na infrastrukturu, která splňuje požadavky stanovené ve směrnících týkajících se bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti tunelů;*

⁷ KOM(2009) 593 v konečném znění.

⁸ Viz doporučení Komise 2004/345/ES o prosazování právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Úř. věst. L 111, 17.4.2004, s. 75).

2. *bude prosazovat uplatňování příslušných zásad na řízení bezpečnosti infrastruktury na vedlejší silniční síti v členských státech, zejména pomocí výměny osvědčených postupů.*

Cíl č. 4: Bezpečnější vozidla

V období, na něž se vztahoval třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu, bylo dosaženo značného pokroku, pokud jde o bezpečnost vozidel. Ačkoliv byla zvýšena bezpečnost automobilů – částečně díky širokému používání pasivních bezpečnostních zařízení, jako jsou bezpečnostní pásy a airbagy a zavedení elektronických bezpečnostních systémů – jiným vozidlům, zejména motocyklům, se stejné pozornosti nedostalo. Kromě toho bude v nadcházejících letech potřeba řešit nové problémy týkající se bezpečnosti s ohledem na zvyšující se podíl vozidel používajících alternativní pohon.

• Vozidla dneška

Během posledních let bylo přijato nebo se připravuje mnoho technických norem a požadavků týkajících se bezpečnosti vozidel⁹. Jejich vliv se plně projeví v nadcházejícím desetiletí.

Vozidla by po uvedení na trh měla po celou dobu své životnosti splňovat bezpečnostní normy. Komise zhodnotí a na základě posouzení dopadů případně navrhne opatření v oblasti harmonizace a postupného posilování právních předpisů EU týkajících se technických prohlídek¹⁰ a silničních technických kontrol¹¹. Konečným cílem by mohlo být dosažení vzájemného uznávání kontrol vozidel mezi členskými státy.

V současné době jsou údaje o vozidlech (schválení typu, registrace, výsledky kontrol atd.) vedeny v každém členském státě jiným způsobem. Komise prostuduje možnost zavedení evropské elektronické platformy s cílem usnadnění výměny těchto informací.

• Vozidla zítřka

Jak je uvedeno ve sdělení Komise o „Evropské strategii pro čistá a energeticky účinná vozidla“¹², je vývoj a zavádění vozidel s alternativním pohonem v následujících deseti letech hlavní prioritou, aby se dosáhlo snížení dopadu silniční dopravy na životní prostředí. Některá z těchto vozidel však mají vlastnosti, které je radikálně odlišují od klasických vozidel a které mohou mít vliv na bezpečnost. Je tedy nezbytné postupovat integrovaně a koordinovaně s cílem jasně určit dopad na všechny dotčené faktory (jako je infrastruktura a její zranitelní uživatelé) a nabídnout řešení (výzkum, normalizace atd.).

Významný příspěvek k bezpečnosti silničního provozu se rovněž očekává od zavedení takzvaných „systémů založených na spolupráci“, kdy si vozidla vyměňují údaje a jsou v interakci s infrastrukturou a okolními vozidly, aby byli řidiči co nejlépe informováni, omezila se rizika nehod a dopravní toky byly plynulejší.

Opatření:

⁹ Například návrh nařízení o schválení dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek se bude zabývat bezpečností motocyklů.

¹⁰ Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12.

¹¹ Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

¹² KOM(2010) 186.

Komise přijme tato opatření:

- 1. vypracuje návrhy na podporu pokroku v oblasti aktivní a pasivní bezpečnosti vozidel, jako jsou motocykly a elektromobily;***
- 2. vypracuje návrhy na postupnou harmonizaci a posílení technických prohlídek a silničních technických kontrol;***
- 3. dále posoudí dopady a přínosy systémů založených na spolupráci za účelem určení těch nejprínosnějších aplikací a doporučí relevantní opatření pro jejich synchronizované zavedení.***

Cíl č. 5: Podpora používání moderních technologií za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Během období, na něž se vztahoval třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu, bylo provedeno mnoho studií a výzkumných činností týkajících se inteligentních dopravních systémů (ITS). Tyto systémy mají potenciál hrát významnou roli ve zvýšení bezpečnosti provozu, například pomocí zavedení systémů detekce dopravních nehod a dohledu nad silničním provozem, které jsou schopné poskytovat účastníkům silničního provozu informace v reálném čase.

V rámci provádění akčního plánu pro ITS¹³ a navržené směrnice o ITS¹⁴ Komise zejména navrhne technické specifikace nezbytné pro výměnu údajů a informací mezi vozidly (V2V), mezi vozidly a infrastrukturou (V2I) a mezi infrastrukturami (I2I). Možnost rozšíření používání pokročilých systémů pro podporu řízení (ADAS), jako je systém varování při vybočení z pruhu, varování před kolizí nebo rozpoznávání chodců tím, že se jimi vybaví stávající užitková a/nebo osobní vozidla, by rovněž měla být dále posouzena. Zrychlené zavádění a široké přejímání takových aplikací zvyšujících bezpečnost trhem je třeba podpořit, aby mohl být využit jejich plný potenciál.

V následujících sedmi letech by ITS měly rozhodným způsobem přispět ke zlepšení účinnosti a rychlosti při záchranných akcích, a zejména při zavádění služby celoevropského palubního tísňového volání, systému eCall¹⁵. Měl by být zvážen dopad a oblast působnosti rozšířeného užívání systému eCall, a to zejména za účelem zlepšení záchranných akcí v případě nehod motocyklistů, těžkých nákladních vozidel a autobusů.

Vývoj ITS, zejména palubních systémů a pohyblivých zařízení, vzbuzuje z bezpečnostního hlediska i přes jejich pozitivní přínos pro bezpečnost silničního provozu řadu obav (rozptylování, vliv na výcvik atd.), které budou vyžadovat další zvážení.

Opatření:

V rámci provádění akčního plánu pro ITS a navržené směrnice o ITS bude Komise s členskými státy spolupracovat za účelem:

¹³ KOM(2008) 886.

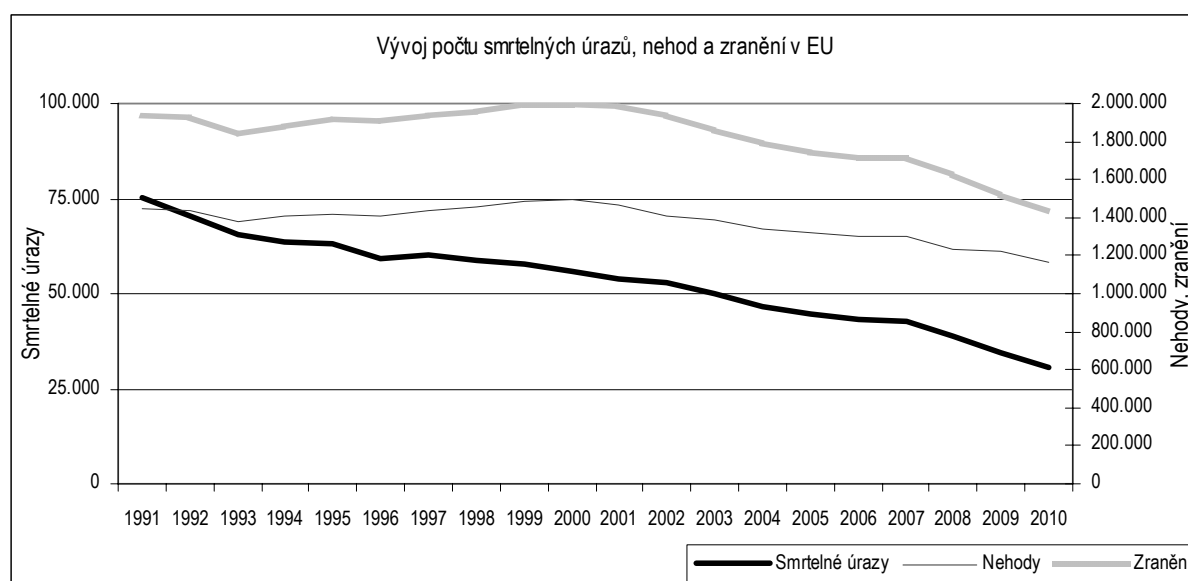
¹⁴ KOM(2008) 887.

¹⁵ Viz KOM(2009) 434.

1. *zhodnocení proveditelnosti vybavení stávajících užitkových a/nebo osobních vozidel pokročilými systémy pro podporu řízení ;*
2. *urychlení vývoje systému eCall a posouzení jeho rozšíření na další vozidla.*

Cíl č. 6: Zlepšit záchranné služby a služby následné péče o zraněné

Ačkoliv počet smrtelných nehod se mezi roky 2001 a 2010 snížil, zraněných lidí je stále velmi mnoho, jak je vidět v níže uvedeném grafu. Jak zainteresované subjekty během veřejných konzultací opakovaně zdůrazňovaly, snížení počtu zraněných by mělo být v následujících deseti letech jedním z prioritních opatření v Evropě. Zranění na silnicích jsou rovněž označována jako hlavní problém pro veřejné zdraví na mezinárodní úrovni, na nějž upozorňuje zejména Světová zdravotnická organizace¹⁶ a který byl uznán v rámci desetiletí opatření OSN pro bezpečnost silničního provozu.



Omezení závažnosti zranění způsobených při dopravních nehodách vyžaduje zavedení řady různých opatření zaměřených například na bezpečnost vozidel a infrastruktury, ITS, dostupnost záchranné pomoci, rychlost a koordinaci zásahů, účinnost první pomoci a rehabilitace atd.

Komise proto bude s pomocí pracovní skupiny, v níž spojí své síly relevantní aktéři, představitelé mezinárodních a nevládních organizací, vládní odborníci a samotná Komise, vyvíjet prvky globální strategie zaměřené na zraněné při dopravních nehodách a na první pomoc.

Pracovní skupina se bude nejdříve snažit dosáhnout společného porozumění definicím a konceptům souvisejícím s oběťmi dopravních nehod a určit postupy na zlepšení prevence a zásahů, včetně jejich sociálně-ekonomického dopadu. Na tomto základě by mohly být určeny konkrétní opatření, jako je například výměna osvědčených postupů, vývoj manuálů pro zásahy, společný přístup k definicím těžkých a lehkých zranění, podpora vytváření společných záchranných jednotek mezi členskými státy atd.

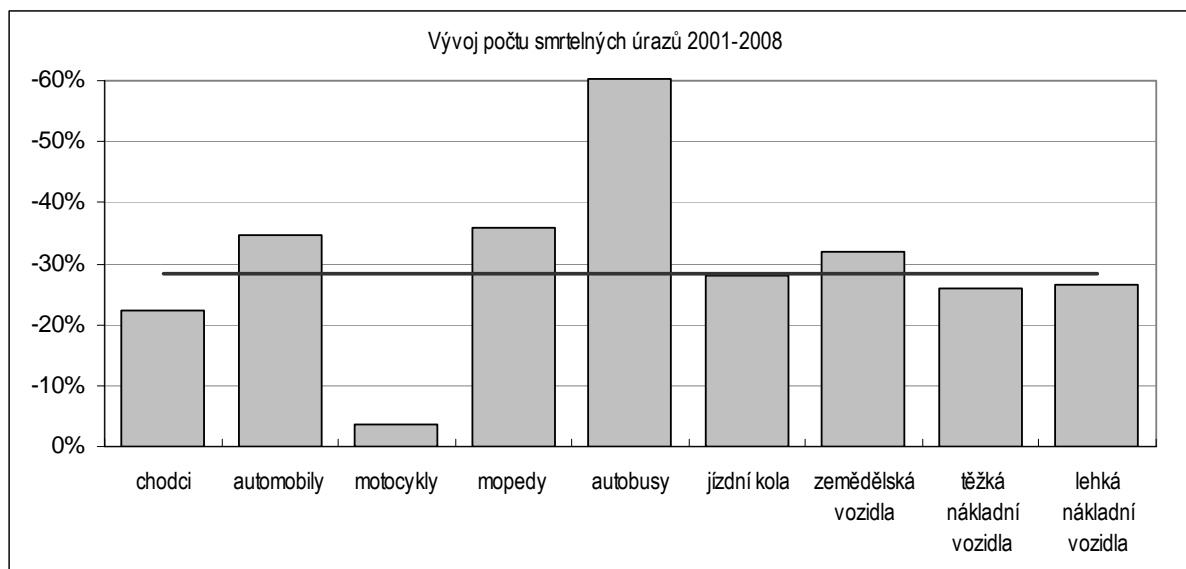
¹⁶ Světová zpráva o předcházení zraněním v silniční dopravě, WHO, 2004.

Opatření

Komise ve spolupráci s členskými státy a dalšími aktéry zapojenými do bezpečnosti silničního provozu navrhne vytvoření globální strategie opatření týkajících se zranění při dopravních nehodách a první pomoci.

Cíl č. 7: Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

Vysoký počet smrtelných nehod a vážných zranění, kterým čelí zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou řidiči motocyklů, mopedů, cyklisti a chodci, je významný a v některých evropských státech stále roste. V roce 2008 představovali tyto účastníci silničního provozu 45 % všech smrtelných nehod na silnicích a statistiky (viz níže uvedený graf) ukazují, že jim až do současnosti nebyla věnována dostatečná pozornost.



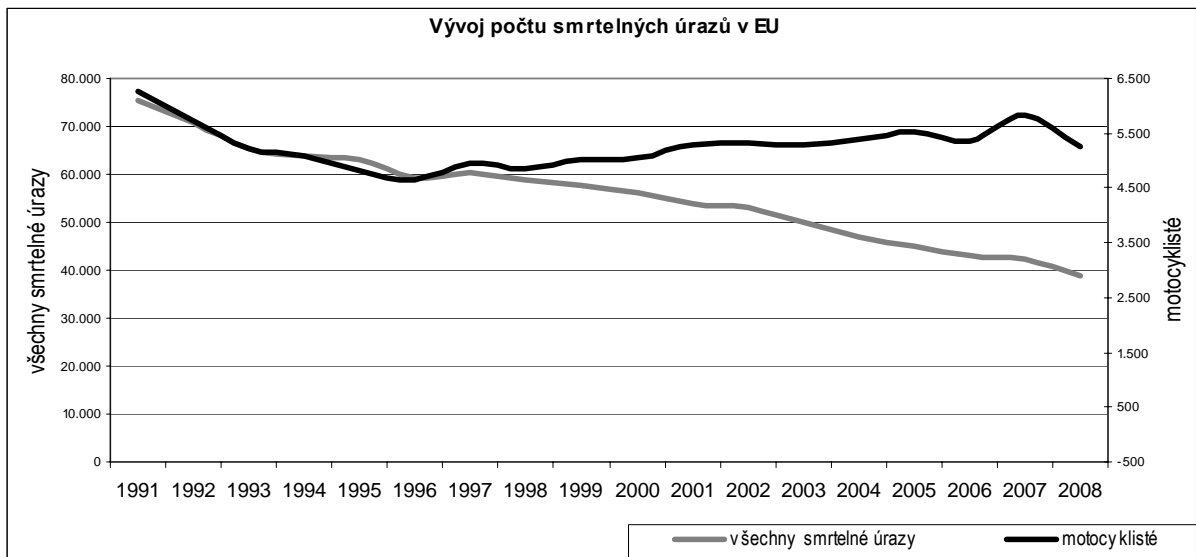
Existují další účastníci, kteří jsou skutečně „křehcí“ (například starší lidé, malé děti, osoby se zdravotním postižením) bez ohledu na jejich roli v silničním provozu (chodec, řidič, pasažér). Obzvláště zranitelní jsou zejména v městských oblastech¹⁷.

• **Jednostopá motorová vozidla**

V této stále rostoucí skupině účastníků je dosažení významného snížení nehod a smrtelných nehod nejtěžší. Jak ukazuje níže uvedený graf, snížení poměru smrtelných nehod mezi motocyklisty je nižší než v případě ostatních účastníků silničního provozu¹⁸.

¹⁷ V roce 2008 tvořili lidé starší 65 let 28 % obětí nehod ve městech.

¹⁸ Mezi roky 2001 a 2008 se například poměr smrtelných nehod na silnicích u jednostopých motorových vozidel snížil pouze o 4 % ve srovnání s 35 % v případě řidičů a spolujezdců.



Problém bezpečnosti motocyklistů by se měl řešit prostřednictvím celé řady opatření s těmito cíli:

1. Zlepšit informovanost o řídicích jednostopých motorových vozidel mezi ostatními účastníky silničního provozu.
2. Podpořit výzkum a technický rozvoj zaměřený na zvýšení bezpečnosti řidičů jednostopých motorových vozidel a na zmírnění následků dopravních nehod, jako jsou normy pro osobní ochranné prostředky, airbagy, využívání příslušných aplikací ITS (např. eCall) a postupné zavedení moderních brzdových systémů, vhodných opatření proti nedovolené úpravě vozidel atd. Komise navrhne rozšířit platné právní předpisy EU týkající se kontrol technického stavu i na jednostopá motorová vozidla. Dále by se mělo pokračovat rovněž v probíhajícím úsilí o lepší přizpůsobení silniční infrastruktury jednostopým motorovým vozidlům (např. instalace bezpečnějšího zábradlí).
3. Povzbudit členské státy, aby se zaměřily na prosazování maximální rychlosti, zákaz alkoholu za volantem, používání helem, nedovolenou úpravu vozidel a řízení jednostopého motorového vozidla bez řádného řidičského oprávnění.

- **Chodci, cyklisté**

V roce 2008 tvořil počet smrtelných nehod cyklistů a chodců na silnicích 27 % (47 % v městských oblastech). Pro mnoho potenciálních cyklistů zůstávají skutečná nebo vnímaná bezpečnostní rizika na silnicích rozhodující překážkou. Vlády jednotlivých států a místní samosprávy se čím dál více podílejí na podpoře cyklistů a chodců, což bude vyžadovat, aby se věnovala větší pozornost otázkám bezpečnosti silničního provozu.

Od roku 2003 se na úrovni EU zavádějí právní předpisy zaměřené na snížení rizika zranění (např. nárazníky na přední straně vozidla absorbující energii, moderní brzdové systémy, zrcátka eliminující mrtvý bod atd.). Bude třeba prozkoumat další opatření (např. lepší viditelnost, řízení rychlosti, odpovídající infrastruktura pro bezmotorovou dopravu, oddělení nebezpečné smíšené dopravy atd.). Vzhledem k tomu, že problém se týká především městské

správy, bude se muset většina opatření zavést na místní úrovni v souladu s akčním plánem Komise pro městskou mobilitu¹⁹. S ohledem na výrazné přínosy cyklistiky, pokud jde o životní prostředí, klima, zácpy na silnicích a veřejné zdraví, si tento způsob dopravy zaslouhuje, aby byla zvažena možnost podpory jeho dalšího rozvoje.

- **Starší lidé a osoby se zdravotním postižením**

V roce 2008 představovaly smrtelné nehody starších osob 20 % všech smrtelných nehod (40 % z toho byli chodci). V důsledku stárnutí obyvatelstva je stále naléhavější potřeba zabývat se zranitelností starších osob v silničním provozu. Značně ohrožené jsou i osoby se zdravotním postižením. Znalosti v této oblasti jsou stále velmi omezené a je zapotřebí provést cílený výzkum zahrnující též lékařská kritéria pro posuzování způsobilosti řídit motorové vozidlo.

Opatření

- **Komise předloží příslušné návrhy s cílem:**

1. *sledovat a dále rozvíjet technické normy na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu;*
2. *zahrnout jednostopá motorová vozidla do systému kontrol vozidel;*
3. *zvýšit bezpečnost cyklistů a dalších zranitelných účastníků silničního provozu, např. prostřednictvím podpory výstavby odpovídající infrastruktury.*

- *Členské státy by měly rozvíjet výměnu informací, komunikaci a dialog mezi účastníky silničního provozu a příslušnými orgány. Komise k tomuto úsilí přispěje.*

5. PROVÁDĚNÍ SMĚRŮ EVROPSKÉ POLITIKY V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V OBDOBÍ 2011–2020

5.1 Zlepšení závazků všech zainteresovaných subjektů prostřednictvím silnějšího řízení

- **Priority pro provádění acquis EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu**

Acquis EU jsou s více než tuctem právních nástrojů týkajících se bezpečnosti silničního provozu v podstatě zavedené. Komise hodlá dát přednost monitorování plného a správného provádění tohoto acquis členskými státy.

- **Vytvoření rámce pro otevřenou spolupráci mezi členskými státy a Komisí**

Měl by být zaveden strukturovaný rámec pro otevřenou spolupráci mezi členskými státy a Komisí s cílem provádět politiku EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu a monitorovat dosažený pokrok. Tento rámec by zahrnoval:

¹⁹ KOM(2009) 490.

- tvorbu národních plánů členských států pro bezpečnost silničního provozu. Tyto plány by měly obsahovat popis způsobů dosažení společného cíle, v jejich rámci by měl být vypracován harmonogram a zveřejňovány podrobnosti o národních plánech. Měly by rovněž zahrnovat specifické národní cíle v souladu s konkrétní situací v tom kterém členském státě;
- úzkou spolupráci mezi Komisí a členskými státy za účelem monitorování pokroku směrem ke společnému cíli a zlepšování shromažďování údajů, sdílení zkušeností, partnerství a výměny osvědčených postupů.

5.2 Společné nástroje pro monitorování a hodnocení účinnosti politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu

• Zlepšení monitorování prostřednictvím shromažďování a analýzy údajů

Podle rozhodnutí Rady z roku 1993²⁰ jsou členské státy povinny Komisi sdělovat údaje o dopravních nehodách, jejichž následkem je smrt nebo zranění a k nimž došlo na jejich území, za účelem vytvoření databanky Společenství (databáze CARE).

Kvalita a porovnatelnost údajů v databázi CARE jsou celkově vyhovující, kromě porovnatelnosti údajů o zraněných. Kromě toho zbývá stále mnoho práce s ohledem na vystavení riziku a na ukazatele výkonnosti.

Dostupné údaje a vědomosti o bezpečnosti silničního provozu v Evropě byly integrovány a zpřístupněny veřejnosti na internetu prostřednictvím Evropského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu (ERSO). Takovýto integrovaný nástroj je nezbytný pro monitorování uplatňování politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu, hodnocení jejich dopadů a navrhování nových iniciativ. Komise se proto bude věnovat dalšímu rozvoji střediska ERSO, včetně opatření týkajících se komunikace a informování občanů o otázkách bezpečnosti silničního provozu.

• Zvýšení informovanosti o nehodách a rizicích

Technické šetření nehod může přinést cenné výsledky, pokud jde o zkušenosti, které jsou užitečné pro budoucí vývoj bezpečnosti silniční dopravy. Pro leteckou, železniční a námořní dopravu rámec EU vyžaduje, aby členské státy vytvořily nezávislé orgány zabývající se technickým šetřením.

Komise prozkoumá, do jaké míry by mohly být zásady a metody uplatňované při technických šetřeních po nehodách v ostatních druzích dopravy přeneseny do oblasti silniční dopravy tak, aby při tom byla zohledněna její specifická povaha.

S ohledem na sociálně-ekonomický dopad bude zvažována přidaná hodnota vývoje a zabudování záznamníků údajů (černých skříněk), zejména u služebních vozidel, což již bylo zmíněno ve třetím evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu.

Opatření:

- ***Komise bude s členskými státy spolupracovat za účelem:***

²⁰ Úř. věst. L 329, 30.12.1993, s. 63.

1. *podpory partnerství a dalších způsobů spolupráce směřující ke zvýšení úrovně bezpečnosti členských států;*
2. *zlepšení shromažďování a analýzy údajů souvisejících s nehodami a rozvoje úlohy Evropského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu.*

• *Komise bude:*

3. *pečlivě monitorovat správné provádění evropského acquis v oblasti bezpečnosti silničního provozu;*
4. *zkoumat potřebu zavedení společných zásad pro technické šetření dopravních nehod.*

6. ZÁVĚR

Navržené směry politiky představují plán možných opatření připravovaných pro příští desetiletí. Dotčení aktéři zdůraznili (zejména v průběhu konzultací se zainteresovanými subjekty) míru, do jaké Evropa pomocí vytvoření rámce pro opatření a ambiciózní cíle podněcuje úsilí na všech úrovních a umožňuje dosažení významných výsledků.

Navržené směry politiky představují obecný rámec, v němž by mohly probíhat konkrétní iniciativy na různých úrovních: evropské, národní, regionální nebo místní. U jednotlivých opatření by byla vypracována náležitá posouzení dopadů v souladu se zavedenými zásadami zlepšení právní úpravy EU. Úlohou Komise bude předkládat návrhy týkající se záležitostí, v nichž má EU kompetence, a ve všech ostatních případech podporovat iniciativy na různých úrovních, povzbuzovat výměnu informací, určovat a propagovat nejlepší dosažené výsledky a pečlivě sledovat dosažený pokrok.