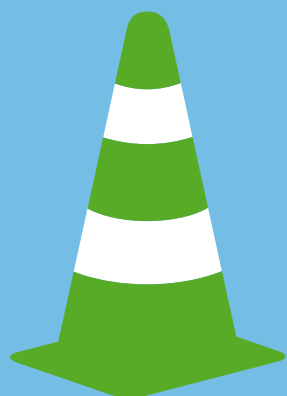


Smerom  
k európskemu  
priestoru  
**bezpečnosti**  
**cestnej**  
**premávky**



- POLITICKÉ USMERNENIA PRE BEZPEČNOSŤ CESTNEJ  
PREMÁVKY NA ROKY 2011 – 2020





## Zhrnutie pre občanov

# Usmernenia EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky 2011 – 2020

### O ČO IDE?

Napriek úspechu predchádzajúcich programov EÚ nie sú európske cesty ani zďaleka bezpečné – v roku 2009 na nich pri dopravných nehodách **prišlo o život 35 000 osôb** a viac ako **1,7 milióna bolo zranených**.

### AKÉ SÚ PRÍNOSY NÁVRHU?

Cieľom nových usmernení EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky je **znižiť počet úmrtí na európskych cestách o 50 %** do roku 2020.

Na splnenie tohto cieľa sa v usmerneniach počíta s mixom opatrení, ktoré by mali zvýšiť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky, vozidiel a infraštruktúry. Usmernenia sa opierajú o spoluprácu členských štátov, výmenu osvedčených postupov, výskum a štúdie, kampane na zvyšovanie povedomia a v určitých prípadoch o možnú reguláciu.

Konkrétne sa opatrenia zamerajú na:

- podporu bezpečnejšej jazdy účastníkov cestnej premávky. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť vytvorením európskej **stratégie vzdelávania a odbornej prípravy o cestnej bezpečnosti**;
- zavedenie celoeurópskych právnych predpisov o bezpečnosti na cestách, aby sa zaručilo, že **so všetkými občanmi EÚ sa bude zaobchádzať rovnako** v prípade, keď porušia dopravné predpisy;
- podporu členských štátov EÚ **pri uplatňovaní predpisov o bezpečnosti**, ktoré už platia pre hlavné cesty a tunely, aj **na bočné cesty**;
- **uznávanie technických kontrol** vo všetkých členských štátoch EÚ (napr. keď vaše auto absolvuje technickú prehliadku na Slovensku, táto bude automaticky platiť v celej EÚ);
- zvýšenie bezpečnosti **zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – najmä motocyklistov**. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť zlepšením komunikácie medzi orgánmi a účastníkmi cestnej premávky a zavedením pravidelných kontrol motocyklov, mopedov atď.;
- zlepšenie **nástrojov na zber informácií o nehodách a ich analýzu**, aby sa zlepšil monitoring pokroku v oblasti bezpečnosti na cestách v členských štátoch EÚ, a aby sa získali údaje na vývoj nových opatrení v tejto oblasti.

### PREČO EÚ KONÁ V TEJTO OBLASTI?

- Chce **nadviazať na dosiahnutý pokrok** – vďaka programu EÚ na obdobie rokov 2001 – 2010 **sa podarilo zachrániť viac ako 78 000 životov**.
- Problémy súvisiace s bezpečnosťou na cestách sú rovnaké vo všetkých členských štátoch EÚ a EÚ môže vnútroštátnym vládam pomôcť pri spolupráci a výmene informácií.

### KEDY BY MALI USMERNENIA EÚ PRE BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY NADOBUDNÚŤ ÚČINNOSŤ?

Postupne od roku **2011** do **2020**.





EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 20.7.2010  
KOM(2010) 389 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia  
pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 –2020**

{SEK(2010) 903}

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

## Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020

### ÚVOD

Bezpečnosť cestnej premávky je veľkým spoločenským problémom. V roku 2009 zomrelo na cestách Európskej únie viac než 35 000 ľudí, t.j. ekvivalent stredne veľkého mesta, a najmenej 1,5 mil. osôb bolo na cestách zranených. Náklady pre spoločnosť sú obrovské, pričom v roku 2009 predstavovali približne 130 miliárd EUR<sup>1</sup>.

Vo svojom oznámení „Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu“<sup>2</sup> Komisia zdôraznila význam sociálnej súdržnosti, ekologickejšieho hospodárstva, vzdelania a inovácií pre Európu. Tieto ciele by sa mali odraziť v rôznych aspektoch európskej dopravnej politiky, ktorá by mala smerovať k zabezpečeniu udržateľnej mobility pre všetkých občanov, znižovaniu emisií uhlíka v doprave a plnému využitiu technologického pokroku. Bezpečnosť cestnej premávky bude hrať dôležitú úlohu v pripravovanej Bielej knihe o dopravnej politike na roky 2010 – 2020, pretože zníženie počtu obetí cestnej premávky je kľúčom k zlepšeniu celkovej výkonnosti dopravného systému a k splneniu potrieb a očakávaní občanov a spoločností.

Je teda nutné uplatniť ucelený holistický a integrovaný prístup s prihliadnutím na súčinnosť s ostatnými politickými cieľmi. Politiky bezpečnosti cestnej premávky na miestnej, vnútroštátnej, európskej alebo medzinárodnej úrovni by mali integrovať príslušné ciele iných verejných politík a naopak.

Navrhované politické usmernenia zohľadňujú v plnej miere výsledky získané v priebehu tretieho akčného programu pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2001-2010, v ktorých sa ukázalo, že aj napriek významnému pokroku, ktorý sa dosiahol v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, je potrebné pokračovať v tomto úsilí a naďalej ho posilňovať.

Európske politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020 sa usiluje poskytnúť všeobecný rámec riadenia, ako aj náročné ciele, ktorými by sa mali riadiť vnútroštátne alebo miestne stratégie. Podľa princípu subsidiarity by sa mali opísané opatrenia vykonávať na najvhodnejšej úrovni a prostredníctvom najvhodnejších prostriedkov.

V rámci týchto politických usmernení sa Komisia domnieva, že tieto tri opatrenia by sa mali vykonať prioritne:

- vytvoriť štruktúrovaný a koherentný rámec pre spoluprácu, ktorý vychádza z najlepších postupov v rámci členských štátov a ktorý je nutnou podmienkou na účinné zavedenie politických usmernení týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011 – 2020,

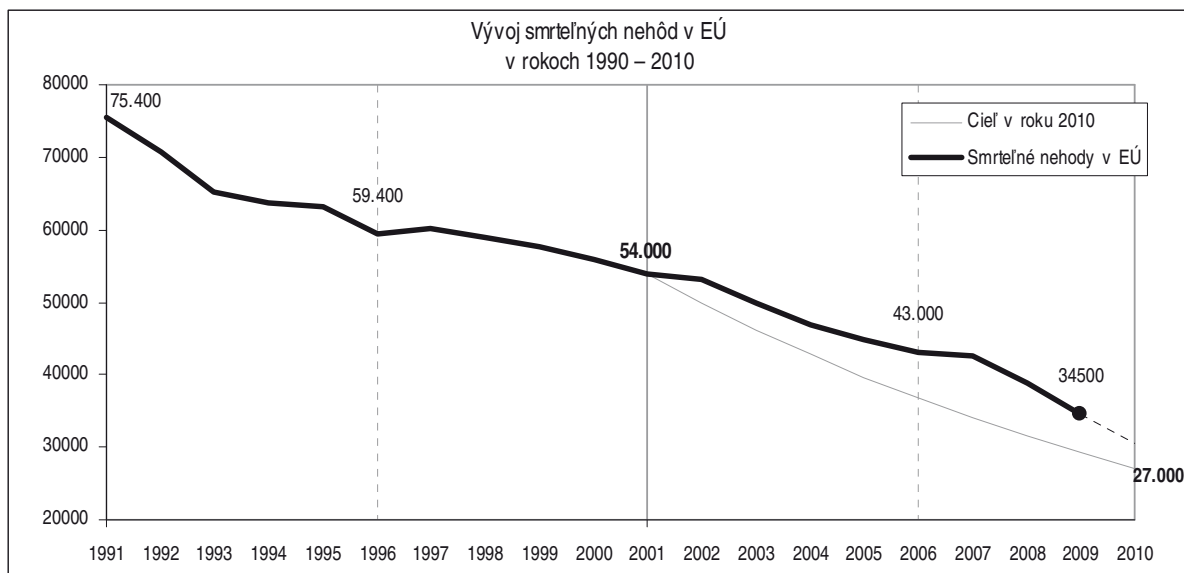
<sup>1</sup> Vypočítané na základe štatistickej hodnoty dĺžky života v rámci štúdie HEATCO (6. rámcový program v oblasti výskumu a technického rozvoja).

<sup>2</sup> KOM(2010) 2020.

- vyriešiť naliehavú a rastúcu potrebu zníženia počtu zranení spôsobených dopravnými nehodami pomocou stratégie pre zranenia a prvú pomoc,
- zlepšiť bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä motocyklistov, v ktorých prípade sú štatistiky nehôd obzvlášť znepokojujúce.

## 2. HODNOTENIE *EX POST* TRETIEHO EURÓPSKEHO AKČNÉHO PROGRAMU PRE BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY

Komisia 2. júna 2003 prijala tretí európsky akčný program pre bezpečnosť cestnej premávky (RSAP - European action programme for road safety), ktorý obsahuje ambiciózne cieľ znížiť počet úmrtí pri dopravných nehodách do roku 2010 na polovicu, ako aj 62 návrhov na konkrétne opatrenia v oblasti bezpečnosti vozidiel, bezpečnosti infraštruktúry a bezpečnosti účastníkov premávky. S cieľom analyzovať dosah, úroveň zavedenia a účinnosť RSAP sa vykonalo hodnotenie *ex post* (dokument je k dispozícii na webovej stránke: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Hoci prvotný cieľ sa pravdepodobne nesplní do konca roka 2010, RSAP bol silným katalyzátorom úsilia členských štátov zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky.



## 3. ZÁSADY A CIELE

### 3.1. Zásady

#### Snaha o najprísnejšie normy bezpečnosti cestnej premávky v rámci Európy

Politika bezpečnosti cestnej premávky musí mať v centre svojich opatrení občanov: má ich povzbudiť, aby prebrali hlavnú zodpovednosť za svoju bezpečnosť a bezpečnosť ostatných. Politika EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa zameriava na zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej premávky a na zaistenie bezpečnej a ekologickej mobility občanov v celej Európe. Mala by podporovať spravodlivosť medzi účastníkmi cestnej premávky a pomocou cieleného úsilia zlepšiť bezpečnosť zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.

#### Integrovaný prístup k bezpečnosti cestnej premávky

Pripravovanú politiku bezpečnosti cestnej premávky by mali zohľadniť iné politiky EÚ a v rámci jej cieľov by sa zase mali zohľadňovať ich ciele. Bezpečnosť cestnej premávky má okrem iného úzke väzby s politikami v oblasti energetiky, životného prostredia, zamestnanosti, vzdelávania, mládeže, verejného zdravia, výskumu, inovácií a technológií, justície, poisťovníctva<sup>3</sup>, obchodu a zahraničných vecí.

### **Subsidiarita, proporionalita a spoločná zodpovednosť**

Otázka riadenia zohráva kľúčový význam: v súlade so zásadami subsidiarity a proporcionality, ktoré sú v oblasti bezpečnosti cestnej premávky zakotvené v koncepcii spoločnej zodpovednosti, sa budú záväzky a konkrétne opatrenia vyžadovať podľa potreby na úrovni európskych inštitúcií, členských štátov, regionálnych a miestnych orgánov a aktérov v občianskej spoločnosti, a to podľa ich oblasti pôsobnosti. Európska charta bezpečnosti cestnej premávky je dobrým príkladom záväzkov prijatých príslušnými aktérmi.

### **3.2. Cieľ**

S ohľadom na dosiahnutie cieľa vytvoriť spoločný priestor bezpečnosti cestnej premávky Komisia navrhuje pokračovať vo svojom úsilí zameranom na **zníženie celkového počtu úmrtí na cestách v Európskej únii do roku 2020 na polovicu** začínajúc v roku 2010<sup>4</sup>. Vzhľadom na dosiahnutý pokrok v niekoľkých členských štátoch za posledných desať rokov predstavuje takýto spoločný cieľ výrazné zvýšenie úrovne ambícií v porovnaní s nesplneným cieľom súčasného RSAP a bude dávať jasný signál o odhodlaní Európy na ceste k bezpečnosti cestnej premávky.

Komisia vyzýva členské štáty, aby s prihliadnutím na svoje špecifické východiská, potreby a okolnosti prispeli prostredníctvom svojej vnútroštátnej stratégie bezpečnosti cestnej premávky k dosiahnutiu spoločného cieľa. Svoje úsilie by mali zamerať na oblasti, v ktorých je ich výkon najnižší a ako ukazovateľ použiť výsledky dosiahnuté v týchto oblastiach najlepšimi členskými štátmi. Osobitné vnútroštátne ciele by sa tak mohli stanoviť napríklad prostredníctvom cieľa nepresiahnuť určitý počet úmrtí v cestnej premávke na milión obyvateľov. Tento prístup by mal znížiť rozdiely medzi jednotlivými členskými štátmi a poskytnúť občanom jednotnejšiu úroveň bezpečnosti cestnej premávky v rámci EÚ.

Pokiaľ ide o stanovenie cieľa pre zníženie počtu ťažkých zranení v cestnej premávke, ktorý bol navrhnutý počas verejnej konzultácie<sup>5</sup>, Komisia sa domnieva, že je to zaujímavý návrh. V tejto fáze nie je vzhľadom na chýbajúce spoločné definície ťažkých a ľahkých zranení možné stanoviť celoeurópsky cieľ. Hneď ako sa dosiahne dostatočný pokrok v tejto oblasti, Komisia navrhne doplniť spoločný „cieľ zníženia počtu zranení“ k európskym politickým usmerneniam pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020.

---

<sup>3</sup> Odvetvie poisťovníctva môže prispieť k bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom školiacich akcií, ako aj pomocou poisťiek. Napríklad schémy Pay-as-you-Drive (PAYD – „platiť podľa toho, koľko jazdíš“), pri ktorých prémie závisí od množstva najjazdených kilometrov, by mohli viesť k značným úsporám na nákladoch súvisiacich s nehodami, ako aj k zníženiu emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov.

<sup>4</sup> Keďže výsledky za rok 2010 zatiaľ nie sú známe, bude tento odkaz založený na odhadoch z údajov dostupných v roku 2009.

<sup>5</sup> Verejná konzultácia na prípravu ďalších politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky sa konala od júla do decembra 2009. Zahŕňala sériu tematických seminárov, internetových konzultácií a konferenciu so zainteresovanými stranami. V jej priebehu bolo prostredníctvom internetu alebo písomných príspevkov doručených približne 550 odpovedí.



#### 4. STRATEGICKÉ CIELE

Účastník cestnej premávky je prvým článkom v reťazci bezpečnosti cestnej premávky. Bez ohľadu na existujúce technické opatrenia závisí účinnosť politiky bezpečnosti cestnej premávky dlhodobo od správania účastníkov. Z tohto dôvodu sú dôležité **vzdelávanie, odborná príprava a presadzovanie**. Systém bezpečnosti cestnej premávky však musí zohľadňovať aj ľudské chyby a nevhodné správanie a čo najviac ich naprávať – nulové riziko neexistuje. Všetky zložky, najmä **vozidlá a infraštruktúra**, by preto mali „prívetivé“ voči účastníkom cestnej premávky, aby sa mohlo predísť dôsledkom týchto zlyhaní a obmedziť ich pre účastníkov cestnej premávky, najmä pre tých najviac zraniteľných.

Na nasledujúce desaťročie bolo stanovených sedem cieľov. Pre každý z týchto cieľov budú navrhnuté opatrenia na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. Komisia zabezpečí kontinuitu s tretím RSAP, a to najmä v prípadoch, v ktorých hodnotenie *ex-post* určilo opatrenia, v ktorých uplatňovaní sa bude pokračovať.

##### **Cieľ č. 1: Zlepšiť vzdelávanie a odbornú prípravu účastníkov cestnej premávky**

Počas tretieho RSAP boli zavedené dôležité právne predpisy, pokiaľ ide o vodičské preukazy a odbornú prípravu profesionálnych vodičov. Dosah týchto nedávnych opatrení sa bude hodnotiť v nadchádzajúcich rokoch. Počas konzultácie s odborníkmi a počas verejnej konzultácie sa však zdôraznila potreba zlepšiť kvalitu systému vodičských preukazov a odbornej prípravy s osobitným zameraním na mladých začínajúcich vodičov.

Pokiaľ ide o odbornú prípravu vodičov, súčasný prístup zostáva skutočne príliš roztrieštený a špecializovaný. Komisia navrhuje podporovať širší prístup a pohľad na vzdelávanie a odbornú prípravu ako na všeobecný proces, celoživotné „vzdelávacie kontinuum“. Mali by sa podporovať interaktívne metódy a získanie autonómie, pričom by sa mala primerane zohľadniť potreba udržať náklady na vodičský preukaz na primeranej úrovni.

##### • **Vzdelávanie pred skúškou**

Cieľom je za podmienok maximálnej bezpečnosti podporiť praktické skúsenosti ešte pred samotnou skúškou. Komisia sa bude zaoberať niekoľkými možnosťami, najmä zaradením jazdy pod dohľadom inštruktora do procesu vedúceho k vydaniu vodičského preukazu. Preskúma sa možnosť zavedenia harmonizovaných minimálnych požiadaviek pre osoby podieľajúce sa na vzdelávaní, ako napríklad sprevádzajúce osoby a inštruktory.

##### • **Skúška na získanie vodičského preukazu**

Skúška na získanie vodičského preukazu by nemala byť obmedzená na kontrolu vedomostí uchádzača o zákone o cestnej premávke alebo jeho schopnosť vykonávať úkony. Komisia zváži, ako zahrnúť širšie vodičské zručnosti alebo dokonca posúdenie hodnôt a správania vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky (uvedomenie si rizík) a obrannej, energeticky efektívnej jazde (posilnenie kľúčových prvkov ekologickej jazdy v rámci učebných osnov pre teoretické a praktické skúšky).

##### • **Odborná príprava po získaní vodičského preukazu**

Mala by sa preskúmať možnosť nadväzujúcej odbornej prípravy neprofesionálnych vodičov po získaní vodičského preukazu, a to najmä preto, lebo so starnúcou európskou populáciou bude mať otázka zachovania spôsobilosti starších osôb na jazdu čoraz väčší význam. Možné

opatrenia v tejto oblasti budú musieť zohľadňovať osoby so zdravotným postihnutím a právo starších osôb na mobilitu a prijatie alternatívnych riešení.

### Opatrenie:

*Komisia bude v prípadnej spolupráci s členskými štátmi pracovať na rozvoji spoločnej stratégie vzdelávania a odbornej prípravy v rámci bezpečnosti cestnej premávky vrátane integrácie „odborného výcviku“ do procesu pred získaním vodičského preukazu, ako aj na vypracovaní spoločných minimálnych požiadaviek pre inštruktorov autoškoly.*

## **Ciel' č. 2: Zvýšiť presadzovanie pravidiel cestnej premávky**

Podľa hodnotenia *ex post* tretieho RSAP je presadzovanie stále kľúčovým faktorom pri vytváraní podmienok na výrazné zníženie počtu úmrtí a zranení, najmä ak sa zabezpečí jeho intenzívne uplatňovanie a rozsiahle publikovanie. Vo verejnej konzultácii sa tiež potvrdilo, že presadzovanie by malo byť jedným z kľúčových prvkov nových politických usmernení bezpečnosti cestnej premávky. Počas uplatňovania predchádzajúceho programu sa nevyužil plný potenciál programu európskej stratégie presadzovania, najmä kvôli stagnácii v súvislosti s návrhom Komisie týkajúcim sa cezhraničného presadzovania.

Takáto stratégia by sa mala zakladať na týchto pilieroch:

- **Cezhraničná výmena informácií v oblasti bezpečnosti cestnej premávky**

Práca na návrhu smernice o uľahčení presadzovania pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorá sa začala v roku 2008, by mala pokračovať. S cieľom uľahčiť výmenu informácií o priestupkoch v rámci bezpečnosti cestnej premávky je navrhovaný text<sup>6</sup> krokom vpred na ceste k rovnakému zaobchádzaniu s osobami, ktoré sa dopustili priestupku.

- **Kampane o presadzovaní**

Zvýšená koordinácia a zdieľanie najlepších postupov pomáhajú tomu, aby presadzovanie a kontroly boli výrazne efektívnejšie. Princíp kampaní cielených kontrol, ktoré už boli organizované v rámci niekoľkých členských štátov a medzi nimi, by sa mal podporovať a zovšeobecniť. Navyše skúsenosti ukazujú, že najúčinnějšíe sú výsledky získané spojením politiky kontroly s informáciami o účastníkoch premávky. Komisia bude preto aj naďalej podporovať informačné opatrenia a zvyšovanie povedomia, a to najmä u mladých ľudí.

- **Technológia vozidiel v záujme presadzovania**

Technologické výdobytky, ako sú palubné systémy, ktoré poskytujú informácie v skutočnom čase o prevládajúcich obmedzeniach rýchlosti, by mohli prispieť k zlepšeniu dodržiavania obmedzení rýchlosti. Vzhľadom na to, že ľahké úžitkové vozidlá sú na cestách čoraz početnejšie, čím sa zvyšuje riziko, že budú účastníkmi nehôd, možnosť montáže obmedzovačov rýchlosti v týchto vozidlách by sa mala preskúmať v súlade so zásadami, ktoré už identifikovala Komisia<sup>7</sup>, pričom zohľadní aj spoločný úžitok pre životné prostredie a klímu. Pokiaľ ide o vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu, sankcie by mali byť sprevádzané

<sup>6</sup> Ak zohľadníme príslušné právne predpisy EÚ o ochrane osobných údajov.

<sup>7</sup> KOM(2009) 593 v konečnom znení.

preventívnymi opatreniami. Komisia bude teda skúmať, do akej miery sú vhodné opatrenia na zavedenie povinnej inštalácie zariadení na zistenie koncentrácie alkoholu v krvi, ktoré po prekročení určitej hodnoty zabránia naštartovať vozidlo, a to napríklad pokiaľ ide o profesionálnu dopravu (školské autobusy a podobne).

- **Vnútroštátne ciele presadzovania**

Účinnosť politík v oblasti bezpečnosti cestnej premávky závisí do značnej miery od intenzity kontrol dodržiavania požiadaviek bezpečnosti. Európska komisia podporuje stanovenie vnútroštátnych cieľov kontroly, ktoré majú byť začlenené do „vnútroštátnych plánov presadzovania“<sup>8</sup>.

**Opatrenia:**

- *Komisia bude spolupracovať s Európskym parlamentom a Radou na zavedení cezhraničnej výmeny informácií v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.*
- *Komisia bude pracovať na rozvoji spoločnej stratégie presadzovania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky vrátane:*
  1. *možnosti zaviesť obmedzovače rýchlosti v ľahkých komerčných vozidlách a v niektorých špecifických prípadoch povinnú inštaláciu zariadení na zistenie koncentrácie alkoholu v krvi,*
  2. *vypracovania vnútroštátnych plánov presadzovania.*

<b>Cieľ č. 3: Bezpečnejšia cestná infraštruktúra</b>
--

K najvyššiemu počtu smrteľných nehôd dochádza na vidieckych a mestských cestách (v roku 2008 to bolo 56 % a 44 % smrteľných nehôd v porovnaní so 6 % smrteľných nehôd na diaľniciach). Preto by sa mal nájsť spôsob na postupné rozširovanie príslušných zásad bezpečného riadenia infraštruktúry na vedľajšej cestnej sieti členských štátov pri zohľadnení zásady subsidiarity.

Komisia zabezpečí, aby sa do žiadosti o financovanie z fondov EÚ v súvislosti s cestnou infraštruktúrou v členských štátoch začlenili požiadavky bezpečnosti. Bude sa skúmať rozšírenie tejto zásady na vonkajšiu pomoc.

**Opatrenia:**

***Komisia:***

1. *zabezpečí, že európske fondy bude poskytnuté iba na infraštruktúru, ktorá je v súlade so smernicou o bezpečnosti cestnej premávky a so smernicou o bezpečnosti tunelov,*

---

<sup>8</sup> Pozri odporúčanie Komisie 2004/345/ES o presadzovaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky, (Ú. v. EÚ L 111, 17.4.2004, s. 75).

2. *podporí uplatnenie príslušných zásad týkajúcich sa riadenia bezpečnosti infraštruktúry na vedľajších cestách členských štátov, najmä zdieľaním najlepších postupov.*

#### **Ciel' č. 4: Bezpečnejšie vozidlá**

V období počas tretieho RSAP sa zaznamenal významný pokrok v oblasti bezpečnosti vozidiel. Hoci sa zvýšila bezpečnosť automobilov čiastočne vďaka všeobecnému využívaniu pasívnych bezpečnostných zariadení, ako sú bezpečnostné pásy a airbagy, a vďaka zavedeniu elektronických bezpečnostných systémov, ostatným vozidlám, najmä motocyklom, nebola venovaná rovnaká pozornosť. Okrem toho v nadchádzajúcich rokoch bude treba riešiť nové bezpečnostné problémy s cieľom zohľadniť narastajúci počet vozidiel využívajúcich alternatívne zdroje energie.

##### **• Vozidlá súčasnosti**

V posledných rokoch boli prijaté alebo sa pripravujú<sup>9</sup> mnohé technické normy a požiadavky na bezpečnosť vozidiel. Ich vplyv bude plne viditeľný až v nasledujúcom desaťročí.

Po uvedení na trh by vozidlá mali naďalej spĺňať bezpečnostné normy po celú dobu svojej životnosti. Komisia vyhodnotí a navrhne, podľa potreby po posúdení vplyvu, opatrenia v oblasti harmonizácie a postupného posilňovania právnych predpisov EÚ o kontrole technického stavu vozidiel<sup>10</sup> a o cestnej technickej kontrole<sup>11</sup>. Konečným cieľom by mohlo byť, aby sa dospelo k vzájomnému uznávaniu kontrol vozidiel medzi členskými štátmi.

V súčasnosti údaje o vozidle (typové schválenie, registrácia, výsledky kontrol atď.) existujú v každom členskom štáte v rôznych podobách. Komisia preskúma zriadenie európskej elektronickej platformy s cieľom uľahčiť výmenu informácií.

##### **• Vozidlá zajtrajška**

Ako sa uvádza v oznámení Komisie o „európskej stratégii pre čisté a energeticky úsporné vozidlá“<sup>12</sup>, rozvoj a zavádzanie vozidiel s alternatívnym pohonom predstavuje hlavnú prioritu pre nasledujúce desaťročie s cieľom znížiť dosah cestnej dopravy na životné prostredie. Niektoré z týchto vozidiel však majú vlastnosti, pre ktoré sa radikálne líšia od konvenčných vozidiel a ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť. Vzhľadom na jednoznačné určenie vplyvu na všetky príslušné faktory (ako je infraštruktúra a zraniteľní účastníci) a riešenia, ktoré sa majú poskytnúť (výskum, štandardizácia atď.), je preto potrebný integrovaný a koordinovaný prístup.

Významný prínos k bezpečnosti cestnej premávky sa očakáva aj od zavedenia tzv. „systémov spolupráce“, v ktorých rámci si vozidlá vymieňajú dáta a zabezpečujú interakciu s infraštruktúrou a ďalšími okolitými vozidlami, aby boli vodiči optimálne informovaní, čím sa znižuje riziko nehôd a dopravné toky celkovo plynú hladšie.

##### **Opatrenia:**

<sup>9</sup> Napríklad bezpečnosť motocyklov sa bude riešiť prostredníctvom návrhu nariadenia o homologizácii dvoj-, troj- a štvorkoliek.

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12.

<sup>11</sup> Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1.

<sup>12</sup> KOM(2010) 186.

### **Komisia:**

- 1. predloží návrhy na podporu pokroku v oblasti aktívnej a pasívnej bezpečnosti vozidiel, ako napríklad motocyklov a elektrických vozidiel,**
- 2. predloží návrhy so zreteľom na postupnú harmonizáciu a posilnenie kontrol technického stavu a cestných technických kontrol,**
- 3. ďalej posúdi vplyv a prínosy systémov spolupráce na určenie najprínosnejších aplikácií a odporučí vhodné opatrenia na ich synchronizované zavádzanie.**

<b>Cieľ č. 5: Podporovať využívanie moderných technológií na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky</b>
--

Mnohé štúdie a výskumné činnosti v oblasti inteligentných dopravných systémov (ITS) boli vykonané počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje tretí RSAP. ITS majú potenciál zohrávať dôležitú úlohu pri zlepšovaní dopravnej bezpečnosti, napríklad prostredníctvom prijatia systémov na zisťovanie incidentov a na dohľad nad premávkou, ktoré sú schopné v reálnom čase poskytnúť účastníkom cestnej premávky informácie.

V rámci realizácie svojho akčného plánu pre ITS<sup>13</sup> a navrhovanej smernice o ITS<sup>14</sup> Komisia navrhne predovšetkým technické špecifikácie potrebné na výmenu dát a informácií medzi vozidlami (V2V), medzi vozidlami a infraštruktúrou (V2I) a medzi infraštruktúrami (I2I). Predmetom ďalšieho posúdenia by mala byť aj možnosť rozšíriť uplatňovanie pokročilých systémov pomoci pre vodiča (ADAS), ako sú varovanie o odbočení z jazdného pruhu, upozornenie na nebezpečenstvo kolízie alebo systém rozpoznávania chodcov, a to ich dodatočnou inštaláciou do už existujúcich komerčných a/alebo súkromných vozidiel. Aby sa mohol úplne využiť ich potenciál, musí sa podporiť zrýchlené zavádzanie a všeobecné prijatie týchto aplikácií zvyšujúcich bezpečnosť na trhu.

V najbližších siedmich rokoch by mali ITS rozhodujúcim spôsobom prispieť k zvýšeniu efektívnosti a rýchlosti záchrany, a to najmä prijatím celoeurópskej služby tiesňového volania vo vozidlách eCall<sup>15</sup>. S cieľom zlepšiť najmä záchranné akcie motocyklistov, ťažkých nákladných vozidiel a autobusov by sa mal preskúmať vplyv a priestor pre rozšírenie využitia systému eCall.

Nakoniec aj napriek pozitívnemu prínosu k bezpečnosti cestnej premávky rozvoj ITS, predovšetkým palubných systémov a prenosných zariadení, vyvoláva rad otázok z hľadiska bezpečnosti (rozptýlenie pozornosti, vplyv na odbornú prípravu atď.), ktoré bude treba ďalej zvážiť.

### **Opatrenia:**

***V rámci uplatňovania akčného plánu ITS a navrhovanej smernice ITS bude Komisia spolupracovať s členskými štátmi s cieľom:***

---

<sup>13</sup> KOM(2008) 886.

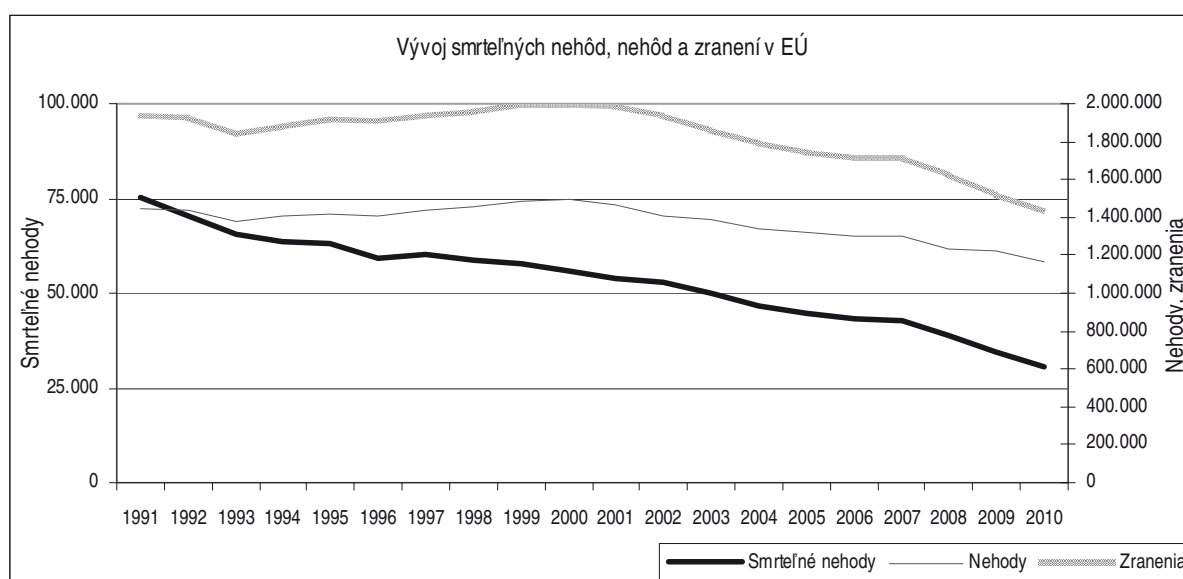
<sup>14</sup> KOM(2008) 887.

<sup>15</sup> Pozri KOM(2009) 434.

1. *vyhodnotiť, či je možné dodatočne vybaviť komerčné a súkromné automobily pokročilými systémami pomoci pre vodiča,*
2. *urýchliť zavádzanie eCall a posúdiť jeho rozšírenie na ďalšie vozidlá.*

**Cieľ č. 6: Zlepšiť záchranné služby a služby po zranení**

Zatiaľ čo sa počet smrteľných nehôd v rokoch 2001 až 2010 znížil, počet zranených osôb je stále veľmi vysoký, ako znázorňuje uvedená tabuľka. Ako zainteresované strany opakovane zdôraznili v priebehu verejnej konzultácie, zníženie počtu zranení by malo byť jedným z prioritných opatrení v rámci Európy v nasledujúcom desaťročí. Zranenia na cestách sa uznali ako veľký problém verejného zdravia na medzinárodnej úrovni, najmä vďaka Svetovej zdravotníckej organizácii<sup>16</sup> a v rámci Desaťročia OSN pre opatrenia bezpečnosti cestnej premávky.



Znižovanie závažnosti zranení pri dopravných nehodách si vyžaduje zavedenie mnohých rôznorodých opatrení týkajúcich sa napríklad bezpečnosti vozidla a infraštruktúry, ITS, dostupnosti záchranných služieb, rýchlosti a koordinácie zásahu, účinnosti prvej pomoci a rehabilitácie atď.

Preto bude Komisia rozvíjať prvky globálnej stratégie opatrení týkajúcich sa zranení na cestách a prvej pomoci s pomocou pracovnej skupiny združujúcej príslušných aktérov, zástupcov medzinárodných a mimovládnych organizácií, vládnych odborníkov a predstaviteľov Komisie.

Spočiatku sa budú snažiť nájsť spoločné vymedzenie definícií a pojmov vzťahujúcich sa na obeť a zistiť, aké kroky treba podniknúť na zlepšenie prevencie a intervencie vrátane ich sociálno-ekonomického dosahu. Na tomto základe by sa mohli určiť presné opatrenia, ako je vzájomná výmena osvedčených postupov, príprava pokynov pre prípady zásahu, spoločný prístup k vymedzeniu ťažkého a ľahkého zranenia, podpora tvorby zmiešaných záchranných jednotiek medzi členskými štátmi atď.

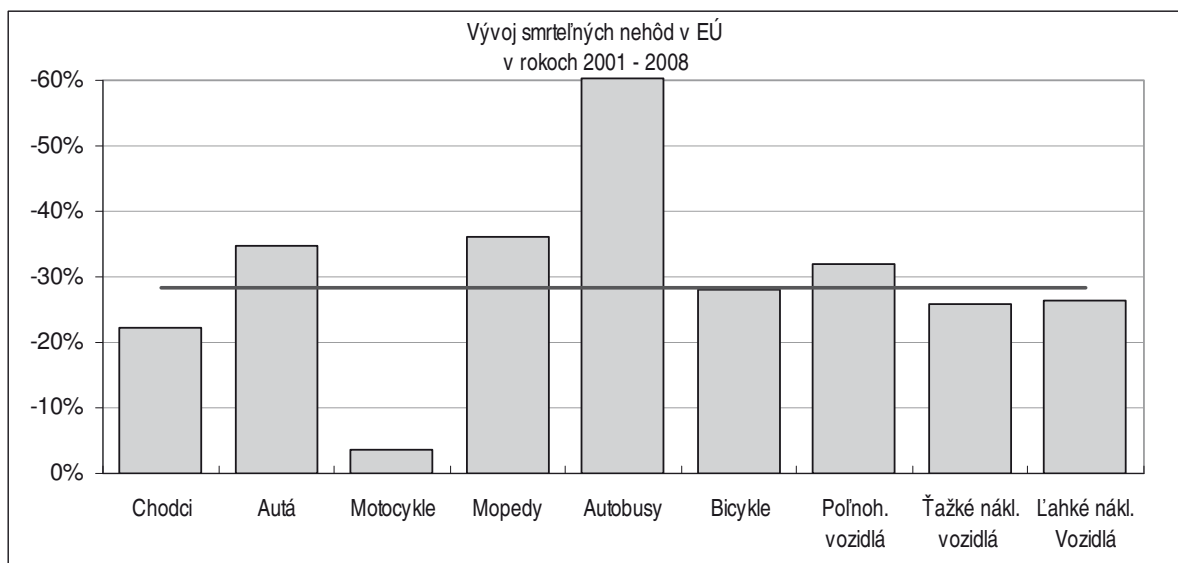
<sup>16</sup> Svetová správa o prevencii zranení v rámci cestnej premávky, Svetová zdravotnícka organizácia, 2004.

### Opatrenie:

*V spolupráci s členskými štátmi a ďalšími aktérmi v oblasti bezpečnosti cestnej premávky Komisia navrhne vypracovanie globálnej stratégie opatrení pre zranenia na cestách a prvú pomoc.*

#### **Cieľ č. 7: Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky**

Počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení, ktorým čelia zraniteľní účastníci cestnej premávky, ako sú vodiči motocyklov a mopedov, cyklisti a chodci, je veľmi vysoký a v niektorých európskych štátoch stále rastie. V roku 2008 predstavovali títo zraniteľní účastníci 45 % z celkového počtu úmrtí na cestách a štatistiky (pozri graf nižšie) ukazujú, že im až do súčasnosti nebola venovaná dostatočná pozornosť.



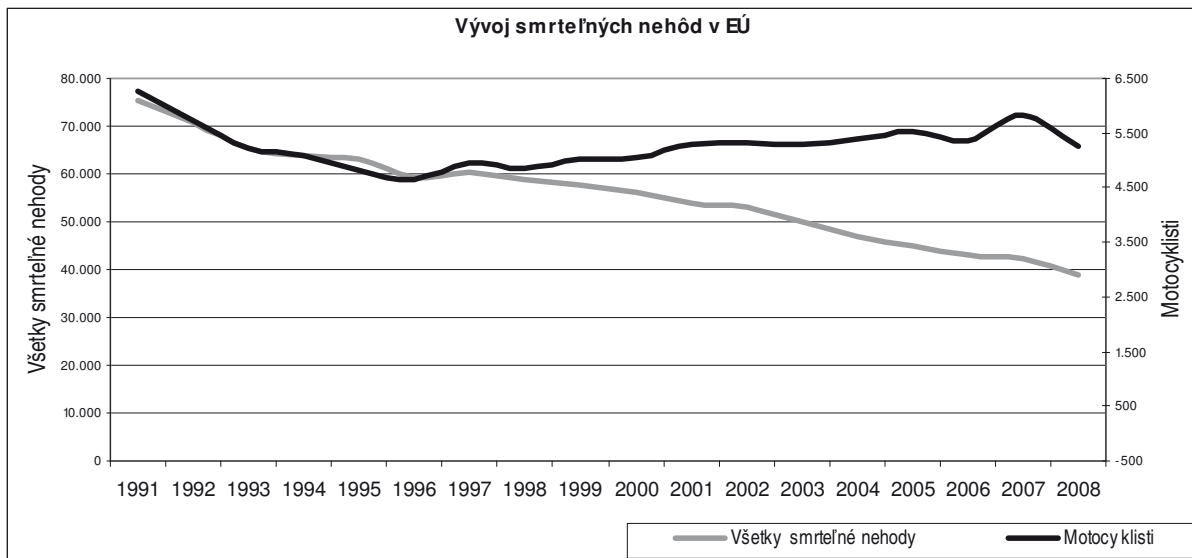
Ostatní účastníci sú prirodzene „zraniteľní“ (napríklad starší ľudia, malé deti, osoby so zdravotným postihnutím) bez ohľadu na ich úlohu v premávke (chodci, vodiči, cestujúci). Ich zraniteľnosť je vysoká najmä v mestských oblastiach<sup>17</sup>.

#### • Dvojkolesové motorové vozidlá (PTW)

V tejto stále rastúcej skupine užívateľov je najťažšie dosiahnuť významné zníženie nehôd a smrteľných nehôd. Najmä, ako ukazuje graf nižšie, zníženie úrovne smrteľných nehôd motocyklistov je menšie než úroveň smrteľných nehôd ostatných účastníkov cestnej premávky<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Osoby nad 65 rokov predstavovali v roku 2008 28 % smrteľných nehôd na cestách v mestských oblastiach.

<sup>18</sup> Napríklad v rokoch 2001 až 2008 sa znížila úmrtnosť na cestách v prípade dvojkolesových motorových vozidiel len o 4 % v porovnaní s 35 % v prípade vodičov a spolujazdcov.



Problém bezpečnosti motocyklistov by sa mal riešiť prostredníctvom škály opatrení s cieľom:

1. Zvýšiť povedomie o vodičoch dvojkolesových motorových vozidiel medzi ostatnými účastníkmi cestnej premávky.
2. Podporiť výskum a technický vývoj zameraný na zvýšenie bezpečnosti vodičov dvojkolesových motorových vozidiel a zníženie následkov nehôd, ako normy pre osobné ochranné vybavenie, airbagy, využitie príslušných aplikácií ITS (napríklad eCall), postupná inštalácia pokročilých brzdoých systémov, zodpovedajúce opatrenia proti nevhodnej manipulácii atď. Komisia navrhne rozšíriť platné právne predpisy EÚ týkajúce sa kontrol technického stavu aj na dvojkolesové motorové vozidlá. Napokon by sa malo aj naďalej pokračovať v prebiehajúcich snahách o lepšie prispôsobenie cestnej infraštruktúry dvojkolesovým motorovým vozidlám (napríklad bezpečnejšie zvodidlá).
3. Povzbudiť členské štáty, aby zamerali presadzovanie na dodržiavanie maximálnej rýchlosti, zákaz jazdy pod vplyvom alkoholu, používanie prilieb, manipuláciu a jazdu dvojkolesovým motorovým vozidlom bez riadneho preukazu.

#### • Chodci, cyklisti

V roku 2008 počet úmrtí cyklistov a chodcov predstavoval 27 % z celkového počtu úmrtí na cestách (47 % v mestských oblastiach). Pre mnoho potenciálnych cyklistov skutočné alebo vnímané riziká súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky predstavujú aj naďalej rozhodujúcu prekážku. Orgány štátnej a miestnej správy sa čoraz viac podieľajú na podpore cyklistiky a chôdze, čo si bude vyžadovať väčšiu pozornosť venovanú otázkam bezpečnosti cestnej premávky.

Od roku 2003 boli na úrovni EÚ zavedené právne predpisy na zníženie rizika zranení (napríklad predné štruktúry vozidiel na absorpciu energie, pokročilé brzdoé systémy, zrkadlá na odstránenie mŕtveho uhla atď.). Budú sa musieť preskúmať aj ďalšie opatrenia (napríklad lepšia viditeľnosť, riadenie rýchlosti, vhodná infraštruktúra pre nemotorizovanú dopravu, oddelenie nebezpečnej zmiešanej dopravy atď.). Keďže problém je hlavne v súvislosti s



mestskou správou, väčšina opatrení sa bude musieť vykonať na miestnej úrovni v súlade s akčným plánom Komisie o mestskej mobilité<sup>19</sup>. Vzhľadom na osobitný prospech jazdy na bicykli v oblasti životného prostredia, klímy, preťaženia dopravy a verejného zdravia má význam zamyslieť sa, či sa v tejto oblasti nedá urobiť viac.

- **Staršie osoby a osoby s postihnutím**

V roku 2008 predstavovali smrteľné nehody starších osôb 20 % všetkých smrteľných nehôd na cestách (z toho 40 % ako chodci). Starnutie populácie naliehavo zdôrazňuje potrebu posúdiť zraniteľnosť starších osôb v cestnej premávke. Takisto sú vysoko ohrozené osoby s postihnutím. Keďže vedomosti v tejto oblasti sú stále veľmi obmedzené, sú potrebné ciele snahy v oblasti výskumu, napríklad aj v súvislosti s lekáskymi kritériami na posúdenie schopnosti viesť motorové vozidlo.

**Opatrenia:**

- ***Komisia predloží príslušné návrhy s cieľom:***

- 1. monitorovať a ďalej rozvíjať technické normy na ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky,*
- 2. zahrnúť kontrolu dvojkolesových motorových vozidiel do rámca kontrol vozidiel.*
- 3. zvýšiť bezpečnosť cyklistov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, napríklad podporou zriadenia primeranej infraštruktúry.*

- ***Členské štáty by mali rozvíjať výmenu informácií, komunikáciu a dialóg medzi účastníkmi cestnej premávky a príslušnými orgánmi. Komisia prispeje k tomuto úsiliu.***

## **5. IMPLEMENTÁCIA EURÓPSKÝCH POLITICKÝCH USMERNENÍ PRE BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY NA ROKY 2011 – 2020**

### **5.1 Zlepšenie záväzkov všetkých zúčastnených strán prostredníctvom prísnejšieho riadenia**

- **Priority pre implementáciu právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky**

S viac ako tuctom právnych nástrojov o bezpečnosti cestnej premávky sú právne predpisy EÚ v podstate zavedené. Komisia zamýšľa uprednostniť monitorovanie úplného a správneho uplatňovania právnych predpisov EÚ o bezpečnosti cestnej premávky členskými štátmi.

- **Vytvorenie otvoreného rámca pre spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou**

S cieľom vykonávať politiku EÚ týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky a monitorovať dosiahnutý pokrok by mal byť zriadený štruktúrovaný rámec pre otvorenú spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou. Zahŕňal by:

---

<sup>19</sup> KOM(2009) 490.

- rozvoj vnútroštátnych plánov pre bezpečnosť cestnej premávky v členských štátoch. Tieto plány by mali opisovať prostriedky na dosiahnutie spoločného cieľa, vypracovať časový harmonogram a zverejňovať podrobnosti o vnútroštátnom pláne. Mohli by zahŕňať aj špecifické vnútroštátne ciele podľa ich konkrétnej situácie.
- úzku spoluprácu medzi Komisiou a členskými štátmi na účely monitorovania pokroku dosiahnutého pri plnení spoločných cieľov a zlepšovania zhromažďovania údajov, zdieľania skúseností, budovania partnerstiev a výmeny najlepších postupov.

## **5.2 Spoločné nástroje na monitorovanie a hodnotenie efektívnosti politík bezpečnosti cestnej premávky**

- **Zlepšenie monitorovania prostredníctvom zhromažďovania údajov a analýz**

Podľa rozhodnutia Rady z roku 1993<sup>20</sup> majú členské štáty povinnosť oznamovať Komisii údaje o dopravných nehodách s následkami zranenia alebo smrti, ktoré sa vyskytujú na ich území, a to s cieľom vytvoriť databázu Spoločenstva – databázu CARE.

Kvalita a porovnateľnosť dát CARE sú vo všeobecnosti vyhovujúce s výnimkou porovnateľnosti údajov o zranených. Veľa práce navyše zostáva v súvislosti s vystavením riziku a ukazovateľmi výkonnosti.

Dostupné údaje a vedomosti o bezpečnosti cestnej premávky v Európe boli integrované a sprístupnené verejnosti na internete prostredníctvom Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky (ERSO). Takýto integrovaný nástroj zohráva kľúčovú úlohu pri monitorovaní uplatňovania politiky bezpečnosti cestnej premávky, hodnotení jej vplyvu a navrhovaní nových iniciatív. Komisia sa preto bude usilovať o ďalší rozvoj ERSO vrátane akcií v oblasti komunikácie a informovania občanov o otázkach bezpečnosti cestnej premávky.

- **Zvýšenie informovanosti o nehodách a rizikách**

Technické vyšetrenie nehôd môže priniesť cenné výsledky, pokiaľ ide o skúsenosti, ktoré sú užitočné pre budúci rozvoj bezpečnosti v cestnej doprave. Pre leteckú, železničnú a námornú dopravu vyžaduje rámec EÚ vytvorenie nezávislých technických vyšetrovacích orgánov v členských štátoch.

Komisia preskúma, do akej miery by sa mohli princípy a metódy uplatňované pri technickom vyšetrení nehôd v iných druhoch dopravy aplikovať v oblasti cestnej dopravy tak, aby zohľadňovali jej osobitnú povahu.

Pridaná hodnota vývoja a inštalácie prístrojov na záznam údajov o udalostiach (tzv. čiernych skriniek) najmä v profesionálnych vozidlách, ktoré už boli spomenuté v treťom RSAP, budú preskúmané s prihliadnutím na sociálno-ekonomický dosah.

### ***Opatrenia:***

- ***Komisia bude spolupracovať s členskými štátmi s cieľom:***

---

<sup>20</sup> Ú. v. ES L 329, 30.12.1993, s. 63.

1. *podporiť budovanie partnerstiev (twinning) a iné druhy spolupráce v záujme zvýšenia úrovne bezpečnosti v členských štátoch,*
2. *zlepšiť zber a analýzu údajov, pokiaľ ide o nehody, a rozvíjať úlohu Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky.*

• *Komisia bude:*

3. *pozorne monitorovať správnu implementáciu právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky,*
4. *skúmať potrebu spoločných zásad pre technické vyšetrowanie dopravných nehôd.*

## 6. ZÁVER

Navrhované politické usmernenia predstavujú plán možných opatrení pripravovaných na ďalšie desaťročie. Dotknuté subjekty zdôraznili najmä v priebehu konzultácií so zainteresovanými stranami mieru, do akej Európa vytvorením rámca pre opatrenia a ambiciózne ciele stimulovala snahy na všetkých úrovniach a umožnila dosiahnutie významných výsledkov.

Navrhované politické usmernenia poskytuje všeobecný rámec, v ktorom sa môžu podniknúť konkrétne iniciatívy na rôznych úrovniach: európskej, vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej. Jednotlivé opatrenia by mali podliehať riadnemu posúdeniu vplyvu v súlade so stanovenými zásadami EÚ o lepšej právnej regulácii. Úlohou Komisie bude predkladať návrhy týkajúce sa záležitostí, v ktorých má EÚ kompetencie, a vo všetkých ostatných prípadoch podporovať iniciatívy podnikané na rôznych úrovniach a výmenu informácií, identifikovať a podporovať najlepšie dosiahnuté výsledky a starostlivo sledovať dosiahnutý pokrok.

