

## Bezpečnost silničního provozu během českého předsednictví EU

**Toto memorandum stručně shrnuje priority ETSC pro české předsednictví EU a představuje její doporučení týkající se projednávání klíčových evropských politických dokumentů.**

ETSC(1) vítá, že bezpečnost silničního provozu bude během českého předsednictví EU jednou z priorit v oblasti pozemní dopravy. EU zřejmě nesplní svůj cíl snížit v letech 2001 až 2010 o polovinu počet usmrcených při dopravních nehodách. V období před rokem 2010 bude tedy zapotřebí více než kdy jindy silná politická vůle k obnově úsilí zvrátit tento nepříznivý stav. Předběžné statistiky počtu usmrcených osob za první pololetí roku 2008 zaznamenávají v některých zemích (Česká republika, Dánsko, Francie, Německo a Španělsko) na příznivý trend ve snížení počtu usmrcených. Tato situace poskytuje důvod k mírnému optimismu ve snaze zvrátit nepříznivý vývoj zaznamenaný v roce 2007, během kterého nedošlo, v porovnání s rokem 2006, ke snížení počtu obětí dopravních nehod téměř v žádné zemi EU. Všichni zainteresovaní by měly toto obnovené úsilí neúnavně podporovat.

Díky červnovým volbám do Evropského parlamentu a přípravě podzimních změn v Evropské komisi se Česká republika může během svého předsednictví ocitnout v situaci, kdy nebude možné věnovat plné úsilí přípravě a projednávání zásadních dokumentů, týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Avšak je nutné si uvědomit, že právě nyní je ideální doba k diskuzi o podobě dopravně bezpečnostní politiky pro příští dekádu.

Kromě úsilí vynaloženého na splnění cílů stanovených pro rok 2010 se bude nutné v roce 2009 začít zabývat identifikací nových cílů a strategií EU pro 4. akční plán bezpečnosti silničního provozu (4th Road Safety Action Programme - RSAP) směřujících k záměru záchrany lidských životů na evropských silnicích po roce 2010. Česká republika by také měla během svého předsednictví pokračovat ve snaze najít shodu v důležité legislativní otázce přeshraničního vymáhání práva v oblasti silniční dopravy.

### Bezpečnost silničního provozu v ČR

Hlavním cílem Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která byla přijata v roce 2004, je dosáhnout v roce 2010 snížení počtu obětí dopravních nehod na maximálně 650 osob. Po relativně úspěšných letech 2004 a 2005 výrazném 17% meziročním poklesu počtu usmrcených v roce 2006 následoval v roce 2007 opět nárůst počtu obětí, a to o 15 %. V období mezi roky 2001 až 2007 tak nedošlo k požadovanému snížení počtu obětí dopravních nehod. Počet usmrcených klesl v tomto období o 8 %, což je hluboce pod průměrem států EU, který činí 21 %. V České republice je dobře rozpoznatelný "jojo efekt" ve vývoji počtu usmrcených v závislosti na účinnosti dopravně bezpečnostních opatření přijatých v polovině roku 2006. Tyto zahrnovaly mimo jiné zavedení bodového. Okamžitý a pozitivní efekt těchto opatření byl později zvrácen zejména díky nedostatečnému a neefektivnímu vymáhání práva v oblasti této nové legislativy.

Nejrizikovější kategorií účastníků silničního provozu jsou v ČR řidiči motocyklů - v posledních deseti letech rostl počet usmrcených v této kategorii v průměru o 5 % ročně. Jelikož se tento problém stává opravdu závažným a to nejen v ČR, měla by se na jeho řešení podílet i Evropská Unie.

Pod vlivem nepříznivého vývoje počtu usmrcených v roce 2007 se zodpovědné instituce a vláda rozhodli jednat. Bylo provedeno vyhodnocení nově přijatého silničního zákona, a to zejména vlivu bodového systému, který byl uveden v platnost v červenci 2006. Taktéž Národní strategie bezpečnosti silničního provozu byla vyhodnocena a následně upravena. Analýzy a návrhy expertních skupin podnítily rozsáhlou a stále trvající veřejnou mediální diskuzi. Ta společně s cíleně orientovanými dopravně bezpečnostními kampaněmi přispěla ke zvýšení povědomí o dopravně bezpečnostních problémech. Nové vedení dopravní policie deklarovalo posílení vymáhání práva zejména u recidivistů a profesionálních řidičů, což by mělo být doprovázeno navýšením investic do modernizace policejního vybavení. To vše nepochybně přispělo k významnému snížení počtu nehod a jejich tragických následků - dle dostupných údajů pro rok 2008 je možné v porovnání se stejným obdobím roku 2007 zaznamenat 14% snížení počtu obětí dopravních nehod. Tento pozitivní trend bude zřejmě dále pokračovat.

Intenzivní zapojení regionálních a místních úřadů a institucí do řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu je zásadní zejména proto, že tyto úřady mají v kompetenci správu pozemních komunikací ve své působnosti a tedy i implementaci dopravně bezpečnostních opatření. Důležitost řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu na regionální a lokální úrovni bude hlavním tématem semináře ETSC, který bude zorganizován pod společnou záštitou ETSC, Ministerstva dopravy ČR a Centra dopravního výzkumu, v.v.i. a podporou Parlamentu ČR v únoru 2009 jako součást oficiálního programu předsednictví České republiky Evropské Unii.

### Směrnice o vymáhání přeshraničního práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Jelikož nebylo během francouzského předsednictví dosaženo dohody o výsledné podobě důležitého dokumentu o vymáhání přeshraničního práva v oblasti bezpečnosti silničního provozu, měla by Česká republika stanovit jako jednu ze svých priorit projednání tohoto dokumentu. ETSC vítá nový legislativní návrh, který umožňuje identifikaci a stíhání řidičů ze zemí EU v případě prohřešků a přestupků spáchaných v jiné zemi, než v jaké je zaregistrováno jejich vozidlo. Vzhledem ke vzrůstající mobilitě, integraci a rozšiřování EU je existence této směrnice nezbytná. Při spáchání dopravního přestupku ve kterékoliv zemi EU by se každému občanu EU mělo dostat stejného a spravedlivého zacházení bez ohledu na to zda se jedná o rezidenta či nerezidenta. Taktéž při vzrůstajícím počtu a automatických kamer kontrolujících dodržování povolené rychlosti je důležité vytvořit takový systém, který umožní jednotlivým státům vymáhat pokuty i od řidičů, jejichž vozidla jsou registrována v jiných zemích EU. V současné době je tato problematika řešena formou bilaterálních a multilaterálních smluv. Tyto dohody však nejsou schopny reagovat na komplexnost přeshraniční problematiky. Pokud by všechny státy EU chtěly uzavřít samostatné smlouvy se všemi ostatními státy, bylo by zapotřebí více než 350 smluv.

Stávající návrh by měl být rozšířen tak, aby zahrnoval nezávazná pravidla vytvářejících široký referenční rámec k aplikaci nejlepších postupů vynucování práva v oblastech nedodržování povolené rychlosti, jízdy pod vlivem alkoholu a používání bezpečnostních pásů. Směrnice by tedy měla podnítit všechny státy EU k úvahám o efektivnějšímu vymáhání práva. Tento legislativní nástroj patří pod první pilíř evropské dopravní politiky, neboť je jednoznačným příspěvkem k dopravně bezpečnostní politice a ke snaze o snížení počtu úmrtí při dopravních nehodách o polovinu v roce 2010. Nástroj třetího pilíře by musel být jednomyslně schválen Evropské radou a do jeho projednávání není zapojen Evropský parlament. Evropský parlament vyjádřil

plnou podporu návrhu této směrnice přijetím parlamentní zprávy ze dne 17.12.2008. V rámci ujednání o prvním pilíři musí ministři a oficiální představitelé členských zemí zkusit najít řešení, které bude podporováno všemi členskými státy.

### 4. akční plán bezpečnosti silničního provozu - po roce 2010

Druhou nejvyšší prioritou České republiky by měla být podpora procesu přípravy 4. akčního plánu bezpečnosti silničního provozu. Česká republika by měla také plně podporovat intenzivní zapojení všech zúčastněných stran do konzultačního procesu, tak jak je pro rok 2009 plánované Evropskou komisí. ETSC nedávno publikovala dokument s názvem "Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020" (Návrhy pro 4. akční plán bezpečnosti silničního provozu EU) a doufá, že tento dokument bude hodnotným příspěvkem do debaty o podobě tohoto plánu. ETSC navrhuje sdílený evropský cíl 40% snížení usmrčených společně s cílem 20% snížení počtu závažných zranění v jednotlivých členských státech. ETSC dále doporučuje EU přijmout cíl 60% redukce v počtu usmrčených dětí mezi roky 2010 a 2020. Vedle těchto cílů je zapotřebí také vize, která by inspirovala a motivovala všechny zúčastněné strany. ETSC navrhuje vizi vyjádřenou sloganem: „Bezpečnost provozu jako právo a zodpovědnost všech“, kdy mobilita a bezpečnost jsou chápány jako jedny ze základních práv občanů EU.

4. akční plán bezpečnosti silničního provozu by se měl zaměřit zejména na nejčastější příčiny úmrtí a zranění při dopravních nehodách z pohledu lidského činitele (nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu, nepoužívání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů) stejně jako z pohledu nevhodně navržené infrastruktury a vozidel. Kromě toho by měl tento plán reflektovat problematiku aktuálních trendů, jako je např. vzrůstající počet usmrčených a zraněných motocyklistů. Mělo by se dosáhnout snižování rychlostí, což má trvalý dopad na pokles počtu usmrčených a zraněných při dopravních nehodách a navíc současně přispívají k poklesu emisí CO<sub>2</sub>. Je taktéž nezbytné, aby akční program obsahoval politická řešení mobility stárnoucí lidské populace.

Taktéž je nutné vytvoření nového institucionálního nastavení s cílem propojení zodpovědnosti za implementaci akčního plánu a dosažením cílů pro rok 2020. V tomto smyslu ETSC navrhuje, že by se každý stát, který předsedá EU, měl zaměřit jak samostatně, tak i ve spolupráci tří navazujících předsednictví na řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu a měl by také zajistit pravidelné setkání ministrů dopravy členských zemí EU, jehož tematikou by byla právě bezpečnost silničního provozu.

## Předpis o bezpečnosti vozidel

Za českého předsednictví by taktéž mělo dojít k pokroku v projednávání návrhu předpisu o zvýšení bezpečnosti vozidel, který byl zveřejněn v květnu 2008. Zavedení povinných bezpečnostních technologií, tak jak je zde navrženo, zvláště pak systému elektronické kontroly stability (ESC) přispěje ke snížení počtu usmrčených při dopravních nehodách. ETSC je však znepokojeno tím, že tento návrh se nezabývá redukcí faktorů, které jsou v otázce bezpečnosti silničního provozu nejrizikovější – nepřiměřenou rychlostí, řízení pod vlivem alkoholu, nepoužívání bezpečnostních pásů. Technologie uvedené v tomto předpisu – ESC, varování o vyjetí z jízdního pruhu, automatické brzdění před překážkou (AEB), nejsou těmi, jejichž implementace by přinesla největší snížení počtu usmrčených. Během českého předsednictví by měl být podpořen vývoj takových technologií, které představují pro záchranu lidských životů největší potenciál a které by měly být uvedeny v novém návrhu předpisu. ETSC je znepokojeno přenesením zákonné moci na Organizaci spojených národů tak, jak je uvedeno v návrhu Evropské komise. Pokud by nicméně toto bylo z důvodu „lepší regulace“ přijato, pak by ETSC přivítalo změny v systému UNECE, který by měl být otevřenější a transparentnější pro neziskové organizace. Taktéž je nutné více spolupracovat s nezávislými dopravně bezpečnostními odborníky, kteří nejsou spjati s automobilovým průmyslem či se zájmy konkrétního členského státu. Tyto změny by měly zaručit, že problematika bezpečnosti silničního provozu bude jednou z priorit UNECE.

## Předpis na ochranu chodců

Během slovinského předsednictví schválil Evropský parlament 18. června 2008 v prvním čtení svůj postoj

k návrhu předpisu týkajícího se ochrany chodců a ostatních zranitelných účastníků silničního provozu v závislosti na typu vozidel. Tento navržený předpis by měl nahradit dva stávající předpisy: směrnici 2003/102/EC o ochraně chodců v případě kolize s motorovým vozidlem a směrnicí 2005/66/EC, která stanovuje technické doporučení pro systémy čelní ochrany u motorových vozidel.

Parlament významně vylepšil původní text předložený Evropskou komisí. Mezi nejvýznamnější změny je možné zařadit přijetí přísnějších podmínek pro konstrukci nových vozidel a zdůraznění důležitosti pasivní bezpečnosti. To by mělo zaručit, že nedojde k nějakým kompromisním řešením, kdy bude možné při použití určitých prvků aktivní bezpečnosti omezovat vybavení prvky pasivní bezpečnosti.

Nicméně je politováníhodné, že s ohledem k ostatním důležitým aspektům byla bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu v porovnání se zárukami uvedenými v doposud platné směrnici 2003/102/EC oslabena. Provádění určitých druhů nárazových testů s chodci (náraz horní části těla do kapoty) pouze pro monitorovací účely neodpovídá závěrům studie, která byla na zakázku Evropské komise zpracována firmou TRL v roce 2004. Výsledky obsažené v této zprávě podporují závazný obsah směrnice 2003/102/EC. Taktéž snížení nárazové rychlosti při testu nárazu hlavy do kapoty ze 40 na 35 km/h a změna úhlu z 15 na 19 stupňů při testu nárazu do nohy chodce povede dle odborníků z ETSC k výraznému snížení ochrany chodců. V současné době se očekává, že Rada formálně schválí kompromisní text přijatý parlamentem.

### Poznámky pro editory:

(1) Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) je nezisková organizace se sídlem v Bruselu, která se zabývá problematikou snižování počtu usmrčených a zraněných při dopravních nehodách v Evropě. ETSC se snaží identifikovat a propagovat efektivní opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, která jsou podložena mezinárodním výzkumem a úspěšným fungováním v praxi. V ETSC je sdruženo 42 mezinárodních a národních organizací z celé Evropy.

### Pro více informací kontaktujte:

ETSC Policy Director Ellen Townsend: [ellen.townsend@etsc.be](mailto:ellen.townsend@etsc.be), +32 (0)2 230 41 06

**European Transport Safety Council**  
Av des Celtes 20 - B-1040 Brussels  
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215  
Internet: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)