

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Evropská politika bezpečnosti silničního provozu a řidiči z povolání – bezpečná a zabezpečená parkovací místa

(2007/C 175/21)

Dne 16. února 2007 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko k tématu *Evropská politika bezpečnosti silničního provozu a řidiči z povolání – bezpečná a zabezpečená parkovací místa*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 7. května 2007. Zpravodajem byl pan ETTY, následován panem CHAGASEM.

Na 436. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 30. a 31. května 2007 (jednání ze dne 30. května 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 118 hlasy pro, 4 hlasy proti a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Z důvodů bezpečnosti silničního provozu, trestné činnosti v silniční nákladní dopravě a zdraví a bezpečnosti řidičů kamionů musí být v EU k dispozici více bezpečných parkovišť pro řidiče z povolání.

1.2 Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) a Evropská federace pracovníků v dopravě (EFT) formulovaly společná kritéria, která jsou realizovatelná a vítána a která je třeba při výstavbě těchto odpočívadel zohlednit.

1.3 EHSV vítá iniciativu Evropského parlamentu, kterou podpořila Evropská komise. Cílem této iniciativy je vytvořit pilotní projekt, který by zahrnoval studii proveditelnosti a poskytl počáteční podporu pro vytvoření bezpečných parkovišť pro řidiče z povolání.

Výbor doporučuje, aby:

1.4 Komise zahrnula otázku bezpečných parkovišť pro řidiče z povolání do návrhu a spolufinancování transevropských silničních sítí;

1.5 totéž platí při schvalování projektů týkajících se silniční infrastruktury, jež jsou spolufinancovány v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj. Evropská investiční banka by při poskytování úvěrů na silniční infrastrukturu měla jednat stejně;

1.6 členské státy zvážily tuto otázku v rámci provádění akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu;

(poznámka: Vzhledem k těmto třem návrhům je nutné věnovat zvláštní pozornost skutečnosti, že je zapotřebí více zařízení k odpočinku pro řidiče z povolání zejména z toho důvodu, že doprava mezi „starými“ a „novými“ členskými státy neustále roste.)

1.7 Komise do dubna 2009 posoudila úlohu, kterou by EU mohla sehrát ve vydávání právních předpisů zabývajících se důležitými aspekty této otázky a ve vytváření právně nevynuti-

telných předpisů (soft law) v oblastech, které primárně spadají do pravomoci členských států. To by po dokončení pilotního projektu uvedeného níže v odstavcích 2.9, 2.10 a 2.11 Komise a členským státům mělo umožnit učinit rychlé a koordinované kroky. Toto posouzení by mělo proběhnout v souladu s článkem 71 Smlouvy, mělo by však zároveň brát v úvahu souvislost mezi opatřeními týkajícími se pracovní doby, zdraví a bezpečnosti pracovníků. Tato kategorie by mohla zahrnovat opatření týkající se bezpečných parkovišť pro řidiče z povolání;

1.8 Komise do tohoto úkolu plně zapojila sociální partnery;

1.9 Komise zkoumá, jak by mohla posílit iniciativy organizované občanské společnosti v oblasti bezpečných parkovišť a pomoci je realizovat a dále podpořit zainteresované organizace, aby svým členům pomohly optimálně využívat stávající a nově vybudovaná odpočívadla. Komise by jim např. mohla pomoci doplňovat a zlepšovat informace o odpočívadlech a zajistit lepší přístup, i online, k těmto informacím pro jejich členy. Dalším příkladem by mohl být systém certifikací bezpečných parkovišť (s využitím společných kritérií IRU a ETF) a systém denně aktualizovaných informací o volných parkovacích místech. Společně s členskými státy a zainteresovanými organizacemi by Komise mohla vypracovat metody včasného informování řidičů.

2. Obecné připomínky

2.1 Evropská politika bezpečnosti silničního provozu, včetně třetího Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu (2003) a Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu – zprávy v polovině období (2006), byly zaměřeny na cílovou skupinu, jež zahrnovala mimo jiné motocyklisty, chodce a mladé lidi, ale i řidiče z povolání. Komise však opomněla několik důležitých otázek, z nichž jedna je v očích sociálních partnerů dokonce klíčová. Jedná se o odpočívadla pro řidiče z povolání, která jsou součástí bezpečnosti silniční infrastruktury. Především tedy o bezpečná odpočívadla.

2.2 Proč je tato otázka tak významná? Odpovědi na tuto otázku mohou být nejméně tři dobré důvody.

2.3 Za prvé je to otázka bezpečnosti silničního provozu. Nedávno vstoupilo v platnost nové nařízení č. 561/2006 o době řízení a odpočinku. Toto nařízení v článku 12 ⁽¹⁾ nepřímo uznává význam dostatečného počtu bezpečných zařízení podél sítě dálnic v EU, která jsou určena k odpočinku pro řidiče z povolání. Kromě této úvahy, která se vztahuje k regulaci na úrovni EU, je třeba uvést také vnitrostátní právní předpisy zakazující v některých členských státech během víkendů pohyb těžkých nákladních vozidel. To vyžaduje lepší informace od členských států a lepší vzájemnou koordinaci.

2.4 Za druhé je to rozsah trestné činnosti v silniční nákladní dopravě. Ačkoli jsou statistické údaje shromážděné v členských státech v některých ohledech nedostatečné a obtížně srovnatelné, zdá se, že počet krádeží (kamionů a nákladu) a útoků na řidiče roste. Z různých zdrojů vyplývá, že v mezinárodní silniční dopravě dochází asi ke 40 % trestných činů na parkovištích u dálnic. Studie, kterou v současné době vypracovává Evropská konference ministrů dopravy a Mezinárodní unie silniční dopravy, brzy poskytne aktuální údaje vypovídající o útocích na řidiče z povolání a o násilí na nich, k nimž dochází na odpočívadlech.

2.4.1 Parlament nedávno (květen 2007) publikoval studii s názvem Organizované krádeže nákladních vozidel a nákladů v EU ⁽²⁾, která odhaduje, že výše škod způsobených krádežemi dosahuje více než 8,2 mld. EUR, což představuje 6,72 EUR na jednu jízdu. Podle této studie se stane každý rok na dálnicích EU přibližně 9 000 řidičů z povolání obětí takové dopravní trestné činnosti.

2.5 A za třetí je nutné brát v úvahu zdraví a bezpečnost řidičů kamionů. Unavený řidič je z hlediska bezpečnosti silničního provozu přítěží. Omezení doby řízení je však v dopravní politice důležité především s ohledem na hospodářskou soutěž. Samotnému tomuto aspektu je v platných právních předpisech připisován v nejlepším případě jen velmi malý význam.

2.6 Existují však i jiné otázky. Například řidiči z povolání řídící vozidla, jejichž váha nedosahuje 3,5 tuny, nepodléhají evropským právním předpisům upravujícím omezovače rychlosti a dobu řízení a odpočinku. A to i navzdory tomu, že neustále roste množství dopravy, pro niž se využívá tento druh vozidel, včetně dopravy velmi cenného nákladu, a navzdory skutečnosti, že narůstá množství nehod, jichž jsou tato vozidla účastníky.

⁽¹⁾ Článek 12: Řidič se může odchýlit od článků 6 až 9 pouze v míře nezbytné pro dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla, které řídí, nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Řidič uvede důvod odchylky ručně na záznamovém listu záznamového zařízení, na výtisku ze záznamového zařízení nebo ve svém pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.

⁽²⁾ Prozatímní znění, 3.5.2007 IP/B/TRAN/IC/2006-194. Studii realizoval NEA Transport Research Training na žádost výboru Doprava a cestovní ruch Evropského parlamentu.

2.7 Dále je to celá otázka usnadnění uplatňování sociálních prvků v právních předpisech vztahujících se na řidiče nákladních vozidel, které se dosud nevěnovala dostatečná pozornost.

2.8 Bezpečná parkoviště nacházející se u dálnic v EU v přiměřených vzdálenostech od sebe by navíc mohla mít také pozitivní dopad na životní prostředí a mohla by přispět k lepšímu toku dopravy.

2.9 Právě probíhá diskuse o významu bezpečných míst, kde si řidiči z povolání mohou odpočinout. Hlavní část diskuse tvoří nedávná žádost zaměstnavatelů a odborových organizací působících v tomto odvětví, Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) a Evropské federace pracovníků v dopravě (EFT). Tato žádost byla (v roce 2006) adresována národním, regionálním a místním orgánům v členských státech a jejím cílem bylo vytvoření dostatečného množství těchto zařízení, jež splňují řadu společně stanovených kritérií.

2.10 V Parlamentu bylo součástí diskuse o novém nařízení č. 561/2006 téma bezpečných parkovišť. Zvláštní pozornost byla věnována otázce trestné činnosti v silniční nákladní dopravě. Z iniciativy Parlamentu, kterou podpořila Evropská komise, byl rozpočet ve výši 5,5 mil. eur vyčleněn na pilotní projekt. Tento projekt nyní probíhá. Zahrnuje studie proveditelnosti a poskytuje počáteční podporu pro vytvoření bezpečných parkovišť.

2.11 Evropská komise si v roce 2006 nechala vypracovat studii o proveditelnosti vytvoření sítě bezpečných parkovišť pro provozovatele silniční dopravy v rámci transevropské silniční sítě (*Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network*), která byla dokončena na počátku roku 2007 ⁽³⁾.

2.12 Počáteční podpora byla poskytnuta pěti modelovým projektům. Hlavními cíli je definovat obecné požadavky na bezpečná parkoviště a alespoň ve dvou členských státech několik nových bezpečných parkovišť vybudovat. Ke klíčovým otázkám, jež je třeba přezkoumat, patří modely pro partnerství veřejného a soukromého sektoru.

2.13 Evropská komise pilotní projekt vyhodnotí okamžitě po jeho dokončení plánovaného do dubna 2009. Zapojí subjekty, jichž se toto vyhodnocení přímo týká, stejně jako je zapojí již v průběhu realizace tohoto projektu. Je možné, že v roce 2009 Komise předloží politické návrhy (zahrnující právní předpisy, právně nevynutitelné předpisy (soft law), koordinaci, výměnu osvědčených postupů atd.) opírající se o toto vyhodnocení.

2.14 Parlament dále vyčlenil v rozpočtu na rok 2007 částku dva miliony eur na vývoj systému certifikací bezpečných parkovišť.

⁽³⁾ NEA Transport Research Training, Rijswijk, Nizozemsko, leden 2007.

2.15 EHSV se otázkou bezpečných parkovišť pro řidiče z povolání zabýval nedávno krátce ve svém stanovisku TEN 217 ⁽⁴⁾ a ve stanovisku TEN/270 ⁽⁵⁾.

2.16 Otázkou dostupnosti parkovacích míst se zabývá rovněž Parlament ve své zprávě o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (2006/0182(COD), předběžná verze) ze dne 20. března 2007.

3. Zvláštní připomínky

3.1 Výbor se domnívá, že Komise při stanovení pravidel pro dobu řízení a odpočinku zároveň převzala odpovědnost za to, že řidičům z povolání umožní tato pravidla plnit. To znamená, že u hlavních evropských dálnic musejí být k dispozici vhodná parkoviště v takových vzdálenostech od sebe, aby si řidiči, kdykoli potřebují, mohli odpočinout tak, jak jim je uloženo.

3.2 Mezinárodní unie silniční dopravy a Evropská federace pracovníků v dopravě v březnu 2006 vytvořily kritéria těchto vhodných parkovišť, která jsou realizovatelná a vítána. Tato kritéria adekvátně odrážejí několik politických doporučení uvedených ve studii o proveditelnosti zmíněné výše v odstavci 2.10. Kritéria se týkají dvou typů odpočívadel, jeden poskytující nejzákladnější služby a druhý vyžadující více povinných zařízení pro vytvoření strategického centrálního parkoviště. IRU a ETF dále navrhly jiná zařízení či služby. Zřizovatelům odpočívadel by se velmi doporučovalo je zřídit nebo jejich zřízení v závislosti na dostatečné poptávce zvážit. Výbor zastává názor, že kritéria odrážejí vhodnou vyváženost faktorů bezpečnosti na silnicích, bezpečnosti řidiče a nákladu, bezpečnosti s ohledem na výkon povolání a zdraví řidičů.

3.3 V současné době je ve „starých“ i „nových“ členských státech EU nedostatek parkovišť, která by splňovala kritéria IRU/ETF. Ve střední a východní Evropě by tato parkoviště měla být zahrnuta do plánování a výstavby nových dálnic. Zvláštní pozornost by se měla věnovat hraničním přechodům na vnějších hranicích EU, kde se řidiči často setkávají s dlouhou čekací dobou.

3.4 Evropská komise a členské státy by se touto situací měly naléhavě zabývat a zohlednit přitom své příslušné povinnosti a pravomoci. Výbor se zájmem sleduje iniciativy Parlamentu a Komise a doufá, že brzy povedou k činnostem Komise a členských států souvisejícím s přípravou politik, jež je třeba vytvořit po ukončení pilotních projektů uvedených výše v odstavci 2.11.

3.5 Výbor s potěšením konstatuje, že organizovaná občanská společnost, především sociální partneři v odvětví silniční dopravy, se otázkou bezpečných parkovišť zabývají konstruktivně a konkrétně. Vybízí Komisi, aby prozkoumala, jak by mohli posílit tuto iniciativu a pomoci ji realizovat a dále podpořit zainteresované organizace, aby svým členům pomohly optimálně využívat stávající a nově vybudovaná odpočívadla. Komise by jim např. mohla pomoci doplňovat a zlepšovat informace o odpočívadlech a zajistit lepší přístup, i online, k těmto informacím pro jejich členy. Dalším příkladem by mohl být systém denně aktualizovaných informací o volných parkovacích místech. Společně s členskými státy a zainteresovanými organizacemi by Komise mohla vypracovat metody včasného informování řidičů.

V Bruselu dne 30. května 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁴⁾ Stanovisko k tématu Dopravní bezpečnost, CESE 1488/2005 ze dne 14.12.2005, viz odst. 3.10. Úř. věst. C 65, 17.3.2006.

⁽⁵⁾ Stanovisko o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, CESE 613/2007, ze dne 26.4.2007, viz odst. 4.8.