

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: strategické hlavní směry pro bezpečnost silničního provozu do roku 2020 (stanovisko na žádost Evropského parlamentu)

(2011/C 48/06)

Zpravodaj: **pan RANOCCHIARI**

Dne 2. června 2010 se Evropský parlament, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), rozhodl konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: strategické hlavní směry pro bezpečnost silničního provozu do roku 2020.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 6. září 2010.

Na 465. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 15. a 16. září 2010 (jednání dne 15. září 2010), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 128 hlasy pro, 4 hlasy byly proti a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV znovu opakuje, že cíl 3. evropského akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu – tj. snížit v období 2001–2010 počet mrtvých na silnicích o polovinu – byl velmi ambiciózní. Podle oficiálních údajů z roku 2008 se počet mrtvých na silnicích v zemích EU-27 ve skutečnosti snížil o 28,4 % ve srovnání s údaji z roku 2001. Nejnovější údaje Komise však ukázaly překvapivé zlepšení, které by mohlo vést ke konečnému snížení počtu mrtvých na silnicích do roku 2010 o více než 40 %.

1.2 To, že cíle snížit počet mrtvých na silnicích o 50 % nebude dosaženo, bylo zapříčiněno společným působením těchto faktorů:

1.2.1 Unijní úroveň odpovídá pouze za akční plán a prováděcí pokyny, zatímco provádění veškerých opatření v rámci akčního plánu je ponecháno v působnosti různých úrovní v členských státech.

1.2.2 Opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu jsou v každé zemi prováděna a prosazována odlišným způsobem.

1.2.3 Neexistuje jednotný výklad statistických údajů o bezpečnosti silničního provozu pro všechny země EU.

1.2.4 V uplynulém desetiletí byl kladen silný důraz spíše na prosazování předpisů než na vzdělávání a výchovu všech účastníků silničního provozu.

1.2.5 Nebyly stanoveny průběžné cíle pro každý členský stát a nebyla věnována zvláštní pozornost rozdílné míře rizika mezi jednotlivými členskými státy, na základě které by bylo zapotřebí definovat speciální plán pro každou zemi.

1.3 Pokud jde o opatření pro pasivní a aktivní bezpečnost, konstatuje EHSV, že uplynulé desetiletí přineslo podstatné zlepšení, především díky zavedení celé řady inovací v průmyslu ke zvýšení technické bezpečnosti osobních automobilů a nákladních vozidel. V budoucnu by mohly být stanoveny přísnější bezpečnostní normy; měla by být rovněž přijata opatření s ohledem na skutečnost, že v nedávné době byly na trh uvedeny velmi levné osobní automobily, které stěží splňují bezpečnostní normy.

1.3.1 Ještě hůře jsou na tom levné mopedy a motocykly, dovážené hlavně z jihovýchodní Asie, které často nevyhovují požadavkům pro evropské schválení typu. Jedná se o prvořadou záležitost vzhledem k tomu, že u řidičů dvoukolových motorových vozidel je 18 až 20krát větší pravděpodobnost těžkého zranění v silničním provozu než u řidičů osobních automobilů, přičemž stále více osob používá dvoukolová motorová vozidla k dojíždění do práce kvůli vysoké hustotě provozu ve městech.

1.4 Na základě posouzení pokroku, jehož bylo v uplynulém desetiletí dosaženo v oblasti zvyšování bezpečnosti silniční infrastruktury, EHSV dospívá k závěru, že mohlo být učiněno mnohem více. Nejdůležitějším krokem vpřed zde byla směrnice Rady o bezpečnostních požadavcích na tunely, která měla velmi pozitivní dopad po celé Evropě. Na druhou stranu nenastalo žádné významné zlepšení u silnic na venkově a silnic druhé třídy, na nichž dochází k více než 50 % smrtelných nehod.

1.5 EHSV doporučuje vzít v úvahu následující aspekty, pokud má být 4. evropský akční plán pro bezpečnost silničního provozu do roku 2020 účinnější:

1.5.1 Tato oblast spadá pod společnou odpovědnost EU a členských států, proto je zapotřebí silného politického vedení.

1.5.2 Jsou potřebné harmonizované a podrobné statistické údaje o bezpečnosti silničního provozu v zemích EU-27.

1.5.3 Měly by být vytyčeny cíle ohledně snížení počtu těžce zraněných účastníků silničního provozu a měla by být formulována společná definice těžkých zranění.

1.5.4 Je zapotřebí striktnější politiky Unie v oblasti harmonizace a řízení opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, spojené s pomocí členskými státy, aby bylo zaručeno lepší a rychlejší provádění těchto opatření členskými státy, včetně povinného uplatňování celoevropského systému eCall pro případ, že by přístup na bázi dobrovolnosti nefungoval.

1.5.5 Větší pozornost by měla být věnována diferencovanému vzdělávání a výchově všech účastníků silničního provozu, zejména mladších a starších osob, jakož i ostatních zranitelných účastníků silničního provozu, např. řidičů dvoukolových motorových vozidel, cyklistů a chodců.

1.5.6 Všichni zaměstnavatelé (a především zaměstnavatelé v soukromém sektoru) spravující vozový park by měli být zapojeni do současných či budoucích projektů v takových oblastech, jako je podpora osvědčených postupů ke snížení počtu nehod při dojíždění do práce, povzbuzování zaměstnanců k využívání veřejné dopravy a vytváření politik pro bezpečnost vozového parku. Přípravovaná norma ISO 39001 pro bezpečnost silničního provozu při práci bude důležitým nástrojem pro tento účel.

1.5.7 Je nutné vypracovat právní předpisy EU týkající se zranitelných účastníků silničního provozu, např. pro dvoukolová motorová vozidla je nezbytné nové schvalování typu, včetně povinného vybavení vozidel s objemem motoru nad 150 cm³ systémem ABS nebo CBS, AHO (automatické zapínání světel), a zavedení povinných technických prohlídek a dalšího vzdělávání v nové verzi směrnice o řídičském oprávnění.

1.5.8 Pokud jde o rozvoj infrastruktury, doporučuje EHSV, aby byl do nového akčního plánu zahrnut cíl zvýšit bezpečnost transevropské silniční sítě a alespoň 25 % silnic mimo tuto síť na úroveň silnic transevropské sítě.

1.5.9 Akční plán by měl obsahovat ambiciózní, ale realistické cíle, a měl by poskytovat nejen všeobecný cíl pro snížení celkového počtu mrtvých na silnicích, ale i konkrétní cíle ohledně počtu těžce zraněných a zranitelných účastníků silničního provozu, jakými jsou chodci, cyklisté a řidiči dvoukolových motorových vozidel. Co se týče všeobecných cílů, EHSV podotýká, že se míra rizika v jednotlivých zemích EU podstatně liší, a tudíž důrazně doporučuje, aby se určily diferencované cíle ohledně snížení počtu mrtvých na silnicích pro rok 2020

a vycházelo se přitom z údajů z roku 2010 dodaných členskými státy.

1.5.10 EHSV má za to, že je nutné každoroční monitorování Evropskou unií, aby bylo zaručeno dosažení cílů definovaných v akčním plánu. EHSV navrhuje, aby k tomuto účelu byla zřízena zvláštní evropská agentura pro bezpečnost silničního provozu, která bude monitorovat a kontrolovat provádění akčního plánu ve spolupráci s určenými zástupci pro bezpečnost silničního provozu z daného členského státu.

1.6 V neposlední řadě musí EU vytvořit pevné a trvalé propojení s desetiletím opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, který vyhlásila OSN, a měla by usilovat o vůdčí postavení ve světě v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

2. Úvod

2.1 Dne 28. dubna 2010 zaslal pan Brian Simpson, předseda Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu (TRAN), dopis předsedovi Evropského hospodářského a sociálního výboru panu Mariovi Sepimu, v němž v souladu s článkem 124 jednacího řádu Evropského parlamentu požádal EHSV o vypracování průzkumného stanoviska k tématu bezpečnosti silničního provozu.

2.2 Pan Simpson ve svém dopise odkázal na nový pracovní program Komise na rok 2010, zveřejněný 31. března 2010, který obsahuje návrh na přípravu nového balíčku týkajícího se bezpečnosti silničního provozu s cílem vytvořit evropský prostor bezpečnosti silničního provozu.

2.3 Pan Simpson požádal EHSV, aby se zabýval několika základními otázkami ohledně uplynulého desetiletí: jak účinné byly politiky na úrovni EU v úsilí o změnu chování účastníků silničního provozu a o zlepšení pasivní bezpečnosti vozidel a silniční infrastruktury, jak úspěšně byly tyto politiky prováděny členskými státy a co je nutné učinit pro vytvoření skutečného prostoru bezpečnosti silničního provozu ve všech 27 členských státech.

2.4 V roce 2001 Komise zveřejnila bílou knihu o dopravě a v roce 2003 následoval akční plán; cílem obou dokumentů bylo snížení počtu mrtvých na silnicích o polovinu do roku 2010.

2.5 Podle posledních dostupných údajů z roku 2008 ubylo mrtvých na silnicích ve srovnání s rokem 2001 o 36,8 % v zemích EU-15 a o 28,4 % v zemích EU-27. Jedná se o výrazný pokles, 50 % cíle Komise ale bohužel nedosahuje. Komise nedávno zveřejnila údaje za rok 2009 a prognózu na rok 2010, které se s celkovým snížením do roku 2010 o více než 40 % blíží původnímu cíli.

2.5.1 EHSV se domnívá, že pokud bude tohoto významného výsledku dosaženo, stane se tak spíše díky tomu, že v oblasti bezpečnosti silničního provozu vstoupily v platnost nové právní předpisy a zvýšila se bezpečnost vozidel, než díky změnám v chování účastníků silničního provozu, kde ještě zbývá spousta práce.

2.6 Abychom zjistili, jaká opatření by měla být zahrnuta do nové strategie, je nezbytné vědět, které politiky a iniciativy byly v uplynulém desetiletí účinné a které ne.

2.7 Akční plán Komise pro uplynulé desetiletí byl zaměřen na tři klíčové aspekty:

- změny v chování jednotlivců, jako např. používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, dodržování zákazu držení mobilních telefonů a eliminace řízení pod vlivem alkoholu;
- podporu iniciativ v daném odvětví zaměřených na vývoj bezpečnějších vozidel a jejich uvádění na trh;
- opatření k rozvoji infrastruktury, např. zlepšení konstrukčního provedení silnic a tunelů a harmonizace moderních záchranných systémů ve všech členských státech.

2.8 V dubnu až červenci roku 2009 probíhaly veřejné konzultace pořádané Evropskou komisí, jejichž smyslem bylo zapojit evropské občany a zainteresované strany z celostátní, regionální a místní správy, jakož i z podnikatelské a odborné sféry, do procesu zjišťování hlavních problémů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které musí akční plán pro bezpečnost silničního provozu na období 2011–2020 řešit, a určování prioritních opatření, která by mohla být učiněna pro snížení nepříjemně vysokého počtu mrtvých a těžce zraněných na silnicích v EU, který s sebou nese vysoké náklady.

2.9 EHSV sdílí názor Výboru pro dopravu a cestovní ruch, že by před přijetím nového akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu měla být vyhodnocena účinnost dosavadních politik, bílé knihy Komise o dopravě z roku 2001 a akčního plánu z roku 2003.

2.10 Při tomto vyhodnocování mohou být mimo jiné využity nejnovější údaje a postoje, které EHSV v posledních letech vyjádřil ve svých stanoviscích k tomuto tématu. Z těchto stanovisek jasně vyplývá, že EHSV pokládá zvýšení bezpečnosti silničního provozu za jeden z nejdůležitějších úkolů v dopravní politice, který si zaslouží hlavní pozornost členských států i v dobách hospodářských potíží.

2.11 Ve světě mezitím dochází k významnému vývoji. V návaznosti na první celosvětovou ministerskou konferenci o bezpečnosti silničního provozu pod heslem „Čas jednat“, která se konala v listopadu roku 2009 v Moskvě, vyhlásilo Valné shromáždění Organizace spojených národů období 2011–2020 jako desetiletí opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu s cílem ustálit a poté snížit počet mrtvých na silnicích po celém světě, který v současné době dosahuje epidemických rozměrů (každoročně na silnicích umírá více než jeden milion lidí a asi 20 milionů jich utrpí těžká zranění, z toho 90 % v zemích s nízkými a středními příjmy). Obecně jsou hospodářské důsledky takovéto „pandemie“ odhadovány na 1 % až 3 % HDP jednotlivých zemí. V roce 2009 tyto náklady pro společnost v Evropě činily přibližně 130 miliard eur.

2.12 V souvislosti s výše uvedeným se EHSV domnívá, že EU může tohoto impulzu využít, a získat tak díky novému akčnímu plánu pro bezpečnost silničního provozu vůdčí postavení v této oblasti, a že by tuto možnost neměla promarnit.

3. Obecné připomínky

3.1 EHSV je nucen upozornit na to, že pro vyhodnocení účinnosti dosavadních politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou nezbytné doložené kvantitativní a kvalitativní statistické údaje o bezpečnosti silničního provozu ze zemí EU-27, které by bylo možné porovnat. Každý členský stát dnes Evropské unii poskytuje základní údaje o bezpečnosti silničního provozu, u některých členských států je však kvalita a podrobnost dodávaných informací ještě stále nedostatečná a neumožňuje rozlišovat účastníky silničního provozu, kategorie silnic, povětrnostní podmínky a stupně závažnosti zranění.

3.2 S přihlédnutím k tomu, že se v uplynulých třiceti letech provoz na silnicích v EU ztrojnásobil, EHSV vítá výrazný pokrok, který EU učinila na cestě ke snížení počtu mrtvých na silnicích o polovinu do roku 2010. Jak EHSV zdůraznil ve svém stanovisku k bezpečnosti v dopravě v období 2003–2010, přijatém dne 10. prosince 2003, byl to ambiciózní cíl již pro EU s 15 členskými státy. V rozšířené Evropě by pak byl ještě hůře dosažitelný.

3.3 EHSV poukazuje na to, že zatímco si EU stanovila – značně ambiciózní – cíl snížit počet mrtvých na silnicích, nedefinovala takovýto cíl ohledně těžce zraněných účastníků silničního provozu. V letech 2001 až 2008 se počet těžce zraněných účastníků silničního provozu v zemích EU-27 snížil o pouhých 18 %. Aby zde tedy bylo dosaženo radikálního poklesu, je nutné zahrnout do nového akčního plánu Komise opatření za tímto účelem, která budou muset členské státy uplatňovat, jakmile bude dohodnuta společná definice těžkých a lehkých zranění.

3.4 Pokud jde o otázku účinnosti politik na úrovni EU v úsilí o změnu chování účastníků silničního provozu v uplynulém desetiletí, je třeba mít na paměti, že na úrovni Unie se rozhoduje pouze o akčním plánu a o prováděcích pokynech, kdežto provádění veškerých opatření v rámci akčního plánu mají – v souladu se zásadou subsidiarity – na starosti různé úrovně v členských státech.

3.5 Pokud by všechny členské státy uplatňovaly opatření obsažená v akčním plánu podle stejných zásad, pak by se setkávaly s menšími problémy. Zkušenosti však bohužel ukázaly, že tomu tak není, poněvadž přetrvávají velké rozdíly v úrovni bezpečnosti silničního provozu mezi jednotlivými členskými státy EU. Opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou v každé zemi prováděna a prosazována odlišným způsobem a EHSV je toho mínění, že by striktnější politika Unie bezpochyby přinesla lepší výsledky.

3.6 Z tohoto důvodu EHSV zdůrazňuje, že je důležité vyvinout a provádět ambicióznější program pro harmonizaci a usměrňování, spojený s pomocí členským státům, aby bylo zaručeno lepší a rychlejší provádění opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu členskými státy. Řešením by mohlo být zřízení evropské agentury pro bezpečnost silničního provozu.

3.6.1 Agentura pro bezpečnost vlastně existuje u každého druhu dopravy s výjimkou silniční dopravy. Agentura pro bezpečnost silničního provozu by měla být jednoduchým orgánem výkonné moci, jemuž by neustále pomáhali zástupci pro bezpečnost silničního provozu stanovení členskými státy.

3.6.2 EHSV je toho názoru, že by tato agentura, při využití stávajících orgánů, jako je ERSO (Evropské středisko pro sledování bezpečnosti silničního provozu), měla účinnějším způsobem provádět výkonnou činnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Mohla by např. každoročně přezkoumávat mapu úseků častých dopravních nehod, označovat nebezpečné silnice a informovat o výsledcích účastníky silničního provozu v EU, což EHSV již požadoval v jednom z předchozích stanovisek⁽¹⁾. Tato agentura by mohla být rovněž nápomocna skupinám zabývajícím se bezpečností silničního provozu na vnitrostátní a místní úrovni tím, že by podporovala a rozšiřovala osvědčené postupy v celé EU.

3.6.3 Kromě toho by tato agentura mohla zajistit začlenění bezpečnosti silničního provozu do ostatních souvisejících politik EU, např. v oblasti vzdělávání a ochrany zdraví a životního prostředí, a připravit plán stanovící krátkodobé a dlouhodobé priority, čímž by byl napraven jeden z hlavních nedostatků předchozího plánu.

3.7 S ohledem na změny v chování účastníků silničního provozu za uplynulé desetiletí je nutné konstatovat, že více než polovinu úmrtí na silnicích lze přímo přičíst faktorům souvisejícím s chováním, jako je např. nedodržování omezení

rychlosti jízdy, řízení vozidel mladými a začínajícími řidiči a řízení pod vlivem alkoholu. EHSV soudí, že prosazování předpisů a výchova a vzdělávání mají stejnou důležitost a vzájemně se ovlivňují, ale že všeobecně prospěšným řešením je nakonec výchova účastníků silničního provozu.

3.8 EHSV poukazuje na to, že jedním ze tří klíčových aspektů akčního plánu Komise pro uplynulé desetiletí byly změny v chování jednotlivců. Vzhledem k nárůstu počtu vozidel na silnicích v uplynulém desetiletí by měla být posílena politika v této oblasti.

3.9 Nesmíme zapomínat ani na to, že některé zranitelné skupiny účastníků silničního provozu, např. motocyklisté, cyklisté a chodci, jsou ještě pořád vystaveny neúměrně vysokému nebezpečí. Jako prostředek k ovlivnění chování těchto skupin účastníků silničního provozu EHSV doporučuje větší úsilí v oblasti dopravní výchovy ve spojení s komplexním rámcovým nařízením o schvalování typu pro dvoukolová motorová vozidla a dalším vzdělávání pro řidiče těchto vozidel.

3.10 Dále je třeba si uvědomit, že obyvatelstvo EU stárne a že by politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu měla být zaměřena na konkrétní opatření, např. na inteligentní dopravní systémy, přizpůsobení vozidel a infrastruktury, na zvyšování informovanosti a vzdělávání.

3.11 EHSV doporučuje zaměřit politiku v příštím desetiletí na diferencované vzdělávání, výchovu a zkoušky pro všechny účastníky silničního provozu, zejména ohrožené skupiny – mladší a starší osoby – a zranitelné účastníky silničního provozu, jakými jsou motocyklisté, chodci a cyklisté.

3.12 Politika na úrovni EU by měla být dána akčním plánem pro bezpečnost silničního provozu obsahujícím jasná a striktní doporučení a pokyny pro jejich provádění členskými státy. Komise by rovněž měla každoročně dostávat zpětnou vazbu v podobě přesně vymezených statistických údajů, aby bylo možné rychle reagovat. Současně by Komise měla nabádat členské státy k co nejrychlejšímu provádění stávajících a budoucích právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Velkou výzvou pro úspěšnou politiku v oblasti bezpečnosti silničního provozu je spolupráce mezi orgány na úrovni EU a na vnitrostátní a místní úrovni. Zatímco pokroku v technických otázkách lze docílit přijetím a prováděním právních předpisů EU, změny v chování účastníků silničního provozu jsou dosažitelné pouze na vnitrostátní úrovni. Z tohoto důvodu mají zásadní význam striktní pokyny EU a každoroční zpětná vazba od členských států poskytovaná Komisí.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 80, 30.3.2004, s. 77–80.

4.2 Při hodnocení účinnosti politiky na úrovni EU v úsilí o změnu chování účastníků silničního provozu v uplynulém desetiletí je EHSV nucen konstatovat, že tato politika nebyla zcela úspěšná, a to kvůli otázkám subsidiarity a nedostatečným možnostem monitorování. Hlavním prostředkem, jak pozitivně ovlivnit chování, především pak chování mladších řidičů a starších účastníků silničního provozu, je průběžné vzdělávání a výchova. Členské státy při zavádění těchto prostředků postupovaly různým a někdy nedostatečným způsobem.

4.3 Pokud jde o tyto typy chování, je EHSV přesvědčen o tom, že by politika v příštím desetiletí měla být zaměřena na vzdělávání a výchovu všech skupin účastníků silničního provozu ve všech členských státech. Měla by být např. zavedena povinnost absolvovat určité minimum dopravní výchovy ve školách a lidé by měli být vedeni k tomu, aby tyto vědomosti neustále dobrovolně prohlubovali.

4.4 Členské státy by měly vypracovávat pravidelné a cílené kampaně za účelem zvýšení informovanosti a ovlivnění chování účastníků silničního provozu, které by byly zaměřeny na bezpečnostní témata, včetně vzájemné ohleduplnosti, ochranného vybavení, dodržování rychlosti a problému alkoholu a drog, a současně by se měly soustředit na prosazování předpisů.

4.5 Zvláštní pozornost by v novém akčním plánu měla být věnována rozdílné míře rizika na silnicích v jednotlivých evropských zemích. V roce 2008 byla míra rizika v zemích s vysokým rizikem až čtyřikrát větší než v zemích s malým rizikem. U zemí, jejichž míra rizika jednoznačně přesahuje průměr v EU, by cílem mělo být větší snížení počtu mrtvých a těžce zraněných účastníků silničního provozu, přičemž by se při určování diferencovaných cílů ohledně snížení počtu mrtvých na silnicích pro rok 2020 mělo vycházet z údajů z roku 2010.

4.6 Uplynulé desetiletí přineslo podstatné zlepšení v oblasti pasivní a aktivní bezpečnosti, především díky zavedení celé řady opatření v průmyslu ke zvýšení technické bezpečnosti osobních automobilů a nákladních vozidel. Další zdokonalování technologií inteligentních dopravních systémů (ITS) by mohly urychlit výzkumné a vývojové projekty financované rámcovými programy EU.

4.7 V důsledku hospodářské krize se setkáváme s novým a stále nebezpečnějším jevem – na trh jsou uváděny velmi levné osobní automobily, které stěží splňují minimální bezpečnostní normy. Aby byla zaručena a zlepšena bezpečnost, mohla by být zvýšena úroveň bezpečnosti stávajícího vozového parku dodatečným vybavením vozidel novými bezpečnostními zařízeními tam, kde je to možné. Nutností jsou pravidelné kontroly a každoroční prohlídky. Ještě horší je situace v sektoru dvoukolových motorových vozidel, kde je nezbytný dohled nad trhem a pravidelná kontrola (?). EHSV je toho názoru, že EU musí reagovat zpřísněním bezpečnostních norem.

4.8 V souvislosti s výše uvedeným je nutné vypracovat nové právní předpisy pro schvalování typu dvoukolových motorových vozidel v EU, včetně povinného vybavení vozidel s objemem motoru nad 150 cm³ systémem ABS nebo CBS, a zavedení povinných technických prohlídek a dalšího vzdělávání pro řidiče dvoukolových motorových vozidel v nové verzi směrnice o řídicím oprávnění. Kromě toho by EU měla podporovat informační kampaně, aby bylo zajištěno dodržování hlavních bezpečnostních pravidel.

4.9 Značný vliv na nehodovost má konstrukční provedení silnic a jejich okrajů. Z příslušných průzkumů vyplývá, že silniční infrastruktura hraje roli ve zhruba 30 % nehod. Dá se zde tudíž hodně získat. Vyšlo najevo, že hlavní překážkou na cestě ke zvýšení bezpečnosti nejsou pouze finanční potíže, ale i všeobecná neinformovanost. Statistiky ukazují, že silnice na venkově jsou často těmi nejnebezpečnějšími. Podmínkou pro financování ze strany EU (transevropská silniční síť, strukturální fondy) by měla být bezpečnost silnic. V každém případě je nezbytné, aby byla při projektování, výstavbě a údržbě silniční infrastruktury brána v úvahu bezpečnost dvoukolových motorových vozidel.

4.10 EHSV dospěl k závěru, že nejúčinnějším krokem ke zvýšení bezpečnosti infrastruktury v uplynulém desetiletí byl jeden z návrhů 3. akčního programu pro bezpečnost silničního provozu – směrnice o bezpečnostních požadavcích na tunely (2004/54/ES). Zavedení této směrnice mělo velký dopad po celé Evropě.

4.11 Co se týče rozvoje infrastruktury, doporučuje EHSV pro příští desetiletí, aby byl do akčního plánu zahrnut cíl zvýšit bezpečnost transevropské silniční sítě a alespoň 25 % silnic mimo tuto síť na úroveň silnic transevropské sítě. Rozhodnutí Rady o pozměněné směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury obsahující závazné technické přílohy a širší oblast působnosti (i pro silnice mimo transevropskou silniční síť) a přijetí evropských hlavních směrů pro bezpečnou městskou silniční infrastrukturu by rovněž významným způsobem přispělo k bezpečnosti silničního provozu. V oblasti krátkodobých cílů musí EU podpořit brzké přijetí čtyř opatření směrnice o infrastruktuře všemi členskými státy: hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditu bezpečnosti silničního provozu, řízení bezpečnosti silniční sítě a bezpečnostních inspekci.

4.12 EHSV je přesvědčen o tom, že předpokladem pro vytvoření skutečného prostoru bezpečnosti silničního provozu ve všech 27 členských státech je silné politické vedení, protože tato oblast spadá pod společnou odpovědnost. Ti, kdo rozhodují na úrovni EU, ale i na celostátní a regionální úrovni v členských státech, si musí uvědomit důležitost spolupráce při provádění krátkodobých a dlouhodobých legislativních změn doprovázených rozsáhlými informačními kampaněmi. Využití zkušeností nejvýznamnějších soukromých subjektů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě zajistí podporu a úsporu nákladů.

(?) Úř. věst. C 354, 28.12.2010, s. 30.

4.13 V soukromém sektoru mohou významný krok správným směrem učinit zaměstnavatelé spravující vozový park, poněvadž hlavním zdrojem rizika jsou služební cesty a dojíždění do práce. Opatření ke snížení počtu mrtvých na silnicích by ve skutečnosti měla pokrývat veškeré případy řízení při výkonu práce, nejen v sektoru silniční nákladní dopravy.

4.13.1 Zaměstnavatelé v soukromém a veřejném sektoru by měli podporovat osvědčené postupy ke snížení počtu nehod při dojíždění do práce povzbuzováním svých zaměstnanců, aby pokud možno využívali veřejnou dopravu, vytvářením pokynů pro bezpečnost vozového parku a sledováním úrovně bezpečnosti vozového parku. Dobrým příkladem v tomto ohledu je projekt PRAISE⁽³⁾, spolufinancovaný Evropskou komisí, jehož cílem je zlepšit řízení bezpečnosti silničního provozu spojeného s výkonem práce a poskytnout zaměstnavatelům příslušné vědomosti. Tato problematika by rovněž mohla být předmětem zájmu Evropské agentury pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci (EU-OSHA).

4.13.2 Ke stejnému účelu je připravována nová mezinárodní norma ISO 39001 o bezpečnosti silničního provozu při práci, která má být vydána na konci roku 2011. Evropská komise by měla vyzvat všechny signatáře charty bezpečnosti silničního provozu, aby co nejdříve absolvovali certifikaci podle normy ISO 39001.

4.14 K dalším podmínkám pro vytvoření prostoru bezpečnosti silničního provozu patří větší množství porovnatelných statistických údajů z členských států, každoroční zpětná vazba od členských států poskytovaná Komisi, vytvoření monitorovacího a kontrolního systému na úrovni EU prostřednictvím evropské agentury pro bezpečnost silničního provozu, řádné a rychlé provádění právních předpisů EU všemi členskými státy, větší zaměření na výchovu a další vzdělávání a věnování zvláštní pozornosti mladším a starším účastníkům silničního provozu.

4.15 EHSV navrhuje akční plán obsahující ambiciózní, ale realistické cíle. Z politických důvodů by, stejně jako v minulosti, cíl pro příští desetiletí měl být cílem všeobecným. Pokud jde o snížení počtu mrtvých na silnicích, nebude EHSV zasahovat do diskuse navrhováním určitého procenta, důrazně ovšem doporučuje, aby byly stanoveny konkrétní cíle i pro snížení počtu těžce zraněných a pro zranitelné účastníky silničního provozu, jakými jsou chodci, cyklisté a řidiči dvoukoleových motorových vozidel.

4.16 Kromě toho by EU – např. prostřednictvím agentury pro bezpečnost silničního provozu – měla stanovit nejen dlouhodobé, ale i průběžné cíle, a měla by spustit program technické pomoci členským státům, které si vedou hůře, při vypracovávání vnitrostátní strategie ke snížení počtu obětí nehod.

V Bruselu dne 15. září 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: preventing road accidents and injuries for the safety of employees (předcházení nehodám a zraněním na silnicích pro bezpečnost zaměstnanců) (www.etsc.eu/PRAISE.php).