EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.12.2016
COM(2016) 787 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU

Zpráva o monitorování a posouzení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel, jejich rentability a proveditelnosti pro účely revize nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o ochraně chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu

{SWD(2016) 431 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU

Zpráva o monitorování a posouzení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel, jejich rentability a proveditelnosti pro účely revize nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o ochraně chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu

1. ÚVOD

Bezpečnost silničního provozu v EU se v posledních desetiletích výrazně zlepšila, a to díky rázným a účinným opatřením přijatým na úrovni EU, jakož i na vnitrostátní a místní úrovni, která se zaměřila na chování účastníků silničního provozu, vozidla a infrastrukturu. Výsledkem je, že silnice v EU jsou nejbezpečnější na světě. Tuto zvýšenou bezpečnost lze ve velké míře připsat požadavkům právních předpisů EU na bezpečnost vozidel, které byly přijaty v těchto letech v rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu[1].

Tyto požadavky na bezpečnost vozidel rovněž podpořily evropský výzkum, vývoj a inovace: když průmysl čelil náročnějším požadavkům, dokázal nalézt odpovědi pomocí inovativních technických řešení. Vzhledem k tomu, že hlavní hybnou silou u většiny těchto požadavků byla EU, v reakci na tyto výzvy byla většina řešení vyvinuta v Evropě a také zde došlo k vytvoření kvalitních pracovních míst. Průmysl motorových vozidel je ve skutečnosti v EU hlavním zajišťovatelem soukromého výzkumu a vývoje a příslušné standardy prosazuje po celém světě.

Automobilový průmysl nadále inovuje a požadavky stanovené právními předpisy je nutno revidovat s cílem zajistit, aby EU zůstala v čele mezinárodního vývoje a stále pracovala na záchraně životů. Impozantní pokrok při snižování počtu dopravních nehod se v poslední době zpomalil, přičemž náklady spojené se smrtelnými nehodami a zraněními na silnici jsou odhadovány na nejméně 100 miliard EUR za rok[2] a dopravní nehody každým rokem stále ničí život stovkám rodin.

Prvky aktivní bezpečnosti a jejich technologický vývoj vedou k postupné automatizaci vozidel. Jsou považovány za klíčové technologie umožňující podněcovat a podporovat větší automatizaci vozidel a přispívající k digitalizaci vnitřního trhu. EU v minulosti zavedla povinné vybavení všech vozů elektronickými systémy kontroly stability a vyspělými systémy nouzového brzdění a u nákladních aut a autobusů systémy varování při vybočení z jízdního pruhu, což přispělo ke snížení smrtelných nehod na silnici o přibližně 5 000 případů za rok.

---

1 Hodnocení ex post Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu (2001–2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf. Průběžné hodnocení směrů politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf

2 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_cs.htm

Potenciál těchto a budoucích technologií v oblasti aktivní bezpečnosti se může plně projevit pouze při jejich širokém uplatnění ve vozidlech na silnicích EU.

Některé z těchto požadavků rovněž přispěly ke snížení emisí CO_2, a tím k plnění cílů opatření EU v oblasti klimatu a cílů energetické unie. To je případ systémů sledování tlaku v pneumatikách u osobních automobilů, které zajistily používání optimálního tlaku v pneumatikách, aby se snížil valivý odpor a tím spotřeba pohonných hmot. Cíle opatření v oblasti klimatu týkající se snižování emisí CO_2 v odvětví dopravy rovněž vyžadují vývoj dalších technologií vozidel, které podněcují k jízdě za optimálních podmínek šetření pohonných hmot, např. pomocí přizpůsobivého a inteligentního měnění rychlosti jízdy a rozšíření sledování tlaku v pneumatikách i na užitková vozidla.

Se stoupající mírou autonomie vozidel, která je pro výrobce automobilů prioritou, se stávají v široké míře dostupnými přesné, odolné, trvanlivé a cenově dostupné senzorové technologie. Tyto technologie jsou nutné k dokonalému monitorování prostředí kolem vozidla, čímž přispívají k bezpečnosti zejména zranitelných účastníků silničního provozu a k omezení dopravních zácp a souvisejícího znečištění, uvědomíme-li si, že příčinou 15 % všech dopravních zácp v Evropě jsou dopravní nehody[3].

V této zprávě seznamuje Evropská komise se zjištěními svých analýz, které se týkají celé řady nových bezpečnostních opatření. S patřičným ohledem na proveditelnost a rentabilitu navrhovaných opatření navrhuje, jak postupovat dále. Podrobnější vysvětlení opatření je uvedeno v pracovním dokumentu útvarů Komise, který tvoří přílohu této zprávy. Toto jsou základy pro širokou veřejnou diskusi, k níž Evropská komise vyzývá všechny zúčastněné strany.

Z hlediska obecného rámce je záměrem Evropské komise přispět touto zprávou k prioritám, které souvisejí s růstem, zaměstnaností a investicemi v EU, podporou nejúčinnějších inovací a udržením kvalitních pracovních míst v Evropě, digitalizací vnitřního trhu pomocí podpory bezpečnostních prvků, které jsou považovány za klíčové technologie umožňující podněcovat a podporovat jak širokou automatizaci vozidel, tak cíle energetické unie v oblasti snižování emisí CO_2 v dopravě.

2. VZÁJEMNÝ VZTAH MEZI BEZPEČNOSTÍ SILNIČNÍHO PROVOZU A TECHNOLOGIÍ VOZIDEL

Od roku 2009 již nejsou dopravní nehody hlavní příčinou úmrtí v Evropské unii[4]. Počet smrtelných dopravních nehod se v EU během posledních 13 let výrazně snížil, a to konkrétně o přibližně 53 %, když počet případů klesl z 54 300 v roce 2001 na 25 900 v roce 2014[5]. Dopravní nehody přesto stále postihují stovky tisíc rodin a vedou každý rok ke značným hospodářským nákladům. Otázka bezpečnosti silničního provozu proto zůstává naléhavá. Každým rokem jsme tak sice zaznamenávali snížení, ale od roku 2013 počet smrtelných případů zůstává zřejmě na stejné úrovni. Několik členských států dokonce hlásí, že počet obětí dopravních nehod opět stoupá[6].

Aby se dosáhlo strategického cíle EU v podobě snížení smrtelných dopravních nehod o polovinu z 31 000 případů v roce 2010 na 15 000 v roce 2020[6], jak je uvedeno ve směrech

[3] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm
[4] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics
[5] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf
[6] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_cs.htm

politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020[7], je nutno vyvinout dodatečné úsilí, protože je zcela zřejmé, že se tomuto cíli neblížíme.

V průměru dochází k většině smrtelných dopravních nehod ve výši 55 % na mimoměstských komunikacích, k 38 % ve městech a k pouze asi 7 % na dálnicích. Chodci a cyklisté představují celkově 30 % obětí smrtelných dopravních nehod, ale téměř 43 % v městských oblastech[8]. Tyto údaje obecně poukazují na oblasti nutného zlepšení, na něž by se mohla zaměřit revize nařízení o obecné bezpečnosti a nařízení o ochraně chodců.

Odborníci dospěli k závěru, že okolo 95 % dopravních nehod zahrnuje v určité míře lidské selhání, a odhaduje se, že příčinou 75 % nehod je výlučně lidská chyba[9]. Za nejdůležitější aspekty mezi hlavními příčinami nehod souvisejícími s lidskými faktory označil výzkum nadměrnou rychlost, nesoustředění se a řízení pod vlivem alkoholu. V souladu se sdělením Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě[10], a akčním plánem uvedeným ve sdělení Komise s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“[11] se má v oblasti bezpečnosti silničního provozu postupovat prostřednictvím integrovaného přístupu, přičemž bezpečnost vozidel představuje pouze jeden z mnoha faktorů, které jsou pro výsledek rozhodující. Aby byla politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu jako celek účinná, musí zohlednit celou řadu faktorů, jako je chování řidiče a silniční infrastruktura, a pozorně sledovat jejich vzájemnou interakci.

Avšak vzhledem k významu požadavků na bezpečnost vozidel mezi těmito faktory a podle oznamovacích povinností na základě nařízení o obecné bezpečnosti a nařízení o ochraně chodců zahájila Evropská komise diskusi o prioritách zásahů v této oblasti a důkazně podložených opatřeních, která by měla všeobecně co největší pozitivní dopad.

Zvláštní pozornost je nutno věnovat zranitelným účastníkům silničního provozu a rovněž cestujícím ve vozidle, kteří jsou již kvůli svému věku zranitelnější, tzn. seniorům[12] a malým dětem[13]. Pozornost je rovněž nutno věnovat posouzení technologií, které využívají interakce mezi řidičem, vozidlem a jízdním prostředím, jako jsou inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems – ITS), a v souladu se strategií pro jednotný digitální trh tak přispívat k digitalizačním trendům v EU.

3. BEZPEČNOST V DŮSLEDKU REGULAČNÍCH ZÁSAHŮ

Existují ukázkové příklady účinných požadavků na bezpečnost, které jsou již v EU povinné, jako je vybavení osobních automobilů zabezpečením v případě čelních a bočních nárazů a rovněž ochrana chodců, které byly postupně zaváděny během posledních 15 let[14]. Pokud jde o zásahy na úrovni EU, byl tento vývoj v oblasti bezpečnosti vozidel považován za zásadní a

---

7 KOM(2010) 389 v konečném znění.

8 CARE (Evropská databáze silniční nehodovosti) – rozdělení smrtelných nehod podle typu dopravy v EU v roce 2013.

9 Zdroj: zpráva pracovní skupiny eSafety za rok 2002.

10 COM(2012) 636 final.

11 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

12 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

13 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

14 Světová zdravotnická organizace (WHO): Zpráva o globální situaci v oblasti bezpečnosti silničního provozu za rok 2015, oddíl 3.

během posledních 15 let přispěl ke snížení počtu dopravních nehod, úmrtí a zranění, čímž se EU stala nejbezpečnější oblastí na světě z hlediska bezpečnosti vozidel[15].

Konkrétně na ochranu chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou cyklisté, byl přijat soubor komplexních požadavků s jejich postupným zaváděním u lehkých osobních vozidel během období 2005–2013 a u nákladních vozidel a dodávek od roku 2011 do roku 2019. Srovnání stavu v EU v roce 2013 se stavem v roce 2004 z hlediska počtu smrtelných nehod u chodců a cyklistů vykazuje snížení o 37 %, respektive 32 %[16].

Nařízení o obecné bezpečnosti zavedlo povinnou signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu řidiče, ISOFIX konektory pro bezpečné osazení dětských sedaček ve vozidlech a sledování tlaku v pneumatikách, aby se zabránilo prasknutí pneumatiky, které může vést ke ztrátě kontroly nad vozidlem. Systém varování při vybočení z jízdního pruhu a autonomní nouzové brzdění (AEB – Autonomous Emergency Breaking) se staly povinným vybavením u nových nákladních vozů a autobusů, zatímco elektronické systémy kontroly stability a denní svícení byly zavedeny pro všechna motorová vozidla. Tato poslední opatření se zaváděla právě během období 2011–2015. Je proto nutno konstatovat, že vzhledem ke stále poměrně pomalému pronikání použitých technologií na trh nemohlo být dosud provedeno podrobné posouzení jejich účinnosti.

4. SLEDOVÁNÍ OPATŘENÍ V OBLASTI VYSPĚLÉ BEZPEČNOSTI VOZIDEL

V souladu s nařízením o obecné bezpečnosti[17] a nařízením o ochraně chodců[18] má Komise za povinnost sledovat technický vývoj v oblasti zvýšených požadavků na pasivní bezpečnost, vyhodnocení a možné použití nových a vylepšených bezpečnostních prvků a rovněž technologie v oblasti zvýšené aktivní bezpečnosti a podávat o tom zprávy Evropskému parlamentu a Radě. Tyto povinnosti jsou stanoveny v článku 17 nařízení o obecné bezpečnosti a v článku 12 nařízení o ochraně chodců.

4.1. NOVÉ TECHNOLOGIE A NEREGULOVANÁ OPATŘENÍ

Aby splnila cíl sledování a podávání zpráv, zahájila Komise v roce 2014 v kontextu nařízení o obecné bezpečnosti a ochraně chodců hodnotící studii s názvem „*Přínosy a proveditelnost některých nových technologií a neregulovaných opatření v oblastech bezpečnosti cestujících ve vozidlech a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu*“, která byla v březnu 2015 zveřejněna na portálu EU Bookshop[19].

---

[15] Hodnocení směrů politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020[15] dospělo k závěru, že „zejména právní předpisy o bezpečnosti motorových vozidel provedené před rokem 2011 zřejmě ve velké míře přispěly ke snížení počtu smrtelných nehod a vážných poranění ve všech 28 členských zemích EU během současného sledovaného období. Tato oblast činnosti je zdaleka nejúčinnější a nejúčelnější ze všech činností Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu a přidává největší hodnotu k tomu, co mohou dosáhnout členské státy.“ – http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

[16] Procentní změna v počtu smrtelných nehod podle typu dopravy v roce 2013 podle Evropské databáze silniční nehodovosti (CARE).

[17] Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

[18] Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 1.

[19] http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.1lSR0OOK4MycO9B0000BAJ9tQVy;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Jak příprava zadání studie ze strany Komise, tak shromažďování podrobných informací a vstupů během práce na analýze provedené následně jménem Komise využívaly ve velké míře intenzivní interakce se zúčastněnými stranami a konzultací s nimi. Před dokončením studie probíhaly rovněž intenzivní diskuse s orgány členských států a mezinárodními partnery.

Komise chtěla zajistit zpracování a poskytnutí informací s cílem umožnit stanovení priorit u možných budoucích opatření v oblasti bezpečnosti. Za tímto účelem nabízí studie přehled proveditelnosti a vyhodnocení nákladů a přínosů u široké škály 55 opatření, která se ucházejí o možné zahrnutí do revidovaných nařízení o obecné bezpečnosti a ochraně chodců. Výsledky studie představují orientační srovnání nákladů a přínosů, aby se rozlišila ta opatření, která velmi pravděpodobně, mírně pravděpodobně a velmi nepravděpodobně povedou k přínosům, jež jsou v souladu s náklady na jejich provedení.

V souvislosti s touto zprávou Komise bylo dále vypracováno předběžné posouzení posílených bezpečnostních prvků, jež bylo převedeno do podoby seznamu s konkrétním výběrem opatření, která mohou být jak rentabilní, tak proveditelná. Mezi tato opatření patří zavedení aktivních systémů, jako jsou systémy automatického nouzového brzdění a technologie aktivního udržování vozidla v jízdním pruhu, posílení prvků pasivní bezpečnosti, jako je signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu na všech sedadlech, a rovněž zlepšená ochrana chodců při nárazu hlavou na čelo vozidla a detekce cyklisty v případě bezprostředně hrozící srážky. K dalším oblastem zvýšeného zájmu patří zlepšení přímého výhledu a odstranění mrtvých úhlů u nákladních vozů, aby se zajistila ochrana zranitelných účastníků silničního provozu. Vyčerpávající přehled je uveden v oddílu 5 a všechny podrobnosti lze nalézt v pracovním dokumentu útvarů Komise připojenému k této zprávě.

4.2. DOBROVOLNÉ VYBAVENÍ

Spotřebitelské programy posuzování a hodnocení vozidel, jako je Evropský program hodnocení nových automobilů (Euro NCAP)[20], podnítily výrobce automobilů, aby vyvinuli vozidla, která jsou bezpečnější, než vyžadují právní předpisy EU o bezpečnosti vozidel, a vybavili značnou část svých modelů na trhu nejmodernějšími vyspělými technologiemi v oblasti bezpečnosti. Tyto snahy bezpochyby také přispěly k vysoké míře bezpečnosti na silnicích EU.

Ačkoliv by výrobci měli obecně usilovat o to, aby při hodnocení obdrželi co nejvyšší počet hvězdiček u svých modelů, které jsou nejprodávanější na klíčových trzích členských států, existují náznaky, že ne všechny země dostávají na své trhy rovnocenný příděl vozidel s vysokým hodnocením. V některých případech jsou určité modely s nízkým hodnocením zvlášť určeny pro některé (méně bohaté) trhy a na jiných nejsou k dostání. V jiných případech jsou modely, které běžně získávají vysoké hodnocení, ve skutečnosti méně funkční, protože jsou v určitých zemích zbaveny nepovinných moderních bezpečnostních prvků, například kvůli snížení nákladů v souvislosti místními politikami v oblasti zdanění. Tuto běžnou praxi lze vysvětlit (až donedávna) používaným pravidlem při hodnocení, že nikoli všechna, nýbrž

[20] Euro NCAP je dobrovolný evropský program hodnocení účinnosti bezpečnosti vozidel podporovaný Evropskou komisí, řadou vlád evropských zemí a rovněž motoristickými a spotřebitelskými organizacemi. Euro NCAP zveřejňuje zprávy o bezpečnosti nových vozidel a uděluje „hvězdičky“ podle výsledků vozidel v různých nárazových testech, které zahrnují čelní a boční nárazy, boční nárazy na sloupek (pole test) a srážky s chodci. Nejvyšší hodnocení je pět hvězdiček.

jen většina hodnocených prodávaných vozidel musí být vybavena daným bezpečnostním prvkem[21].

V důsledku výše uvedených skutečností existují jasné náznaky, že ne všichni občané EU mají přístup k vozům se stejně vysokou mírou bezpečnosti, a to v závislosti interních politikách a strategiích přidělování vozidel jejich výrobci a dovozci založených zejména na kupní síle spotřebitelů na určitých trzích, což vede k situaci, že jedno z každých pěti prodaných vozidel nemusí být nutně vybaveno pokročilými bezpečnostními prvky, které by ohodnocení hvězdičkami mělo znamenat. Nicméně řada bezpečnostních prvků prosazovaných v hodnoticích programech je běžná a vzhledem k úsporám z rozsahu musela jejich cena v minulých letech výrazně klesnout. Pokud by se tyto bezpečnostní prvky staly povinnými, mohlo by se tím přispět k větší vyrovnanosti úrovní ochrany.

4.3. POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU V OBLASTI BEZPEČNOSTI A NA CO SE ZAMĚŘIT V BUDOUCNOSTI

Aby se dosáhlo ambicióznějšího a harmonizovaného stavu bezpečnosti v celé EU, musí revize nařízení EU v oblasti bezpečnosti vozidel posoudit bezpečnostní prvky, u kterých se uvažuje o jejich povinném zahrnutí, aby se míra bezpečnosti vozidel posunula na úroveň, která odpovídá současné základní úrovni bezpečnosti nejprodávanějších vozidel v EU.

Současný stav vyžaduje rovněž zaměřit pozornost na užitková vozidla a autobusy. Zatímco u osobních vozidel se pozornost zaměřuje na ochranu cestujících ve vozidle, chodců a ostatních zranitelných účastníků silničního provozu, u ostatních kategorií vozidel to není vždy až tak patrné. Ačkoliv se nyní vyžadují takové základní bezpečnostní prvky, jako jsou celková konstrukční celistvost, bezpečnostní pásy a rovněž autonomní systémy brzdění a systémy varování při vybočení z jízdního pruhu, poměrně malá pozornost byla věnována dalšímu prosazování a zlepšování úrovně bezpečnosti, již tato vozidla nabízí. Tato skutečnost je v rozporu s potřebou lepší ochrany cestujících v těchto vozidlech vzhledem k jejich stále výraznému podílu na obětech dopravních nehod a ochrany cyklistů a chodců, kteří jsou v rostoucí míře účastníky dopravních nehod ve městech EU, jež mají za následek vážná zranění nebo smrt[22].

4.4. DALŠÍ STUDIE, KTERÉ JE NUTNO PROVÉST V OBLASTI BEZPEČNOSTI VOZIDEL

Vzhledem k regulačním opatřením v jiných částech světa, zejména v USA a Japonsku, považuje Komise za vhodné zahájit studie, jež by přezkoumaly konkrétní typy nehod, které se v těchto regionech řeší, aby se potvrdilo či nepotvrdilo, zda podobné případy vyžadují pozornost také v EU. Smyslem takových studií je získat aktualizovaný přehled o situaci v EU a vymezit protiopatření, které bude možná nutno přijmout. Mohlo by se jednat o nehody, při kterých dochází k čelním nárazům, bočním nárazům, převrácení a zadním nárazům, a to se zaměřením na důsledky rozšířeného používání sportovních užitkových vozidel (SUV), která mají výše položené těžiště, větší hmotnost a agresivní design přední části, a to ve spojení se zraněními různých a zranitelných cestujících ve vozidle a rovněž ve spojení s požáry vozidel následkem srážky. Seznam navrhovaných studií je součástí přiloženého pracovního dokumentu útvarů Komise.

---

[21] http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars

[22] CARE (Evropská databáze silniční nehodovosti) – rozdělení smrtelných nehod podle typu dopravy v EU v roce 2013 oproti roku 2011.

4.5. NUTNOST ZLEPŠIT DOSTUPNOST PODROBNÝCH ÚDAJŮ O NEHODÁCH V RÁMCI CELÉ EU

Na každou osobu usmrcenou při dopravní nehodě připadá řada dalších osob s vážnými poraněními a následky, které zásadně ovlivní celý jejich další život. Vážná zranění jsou nejenom častější, ale často také pro společnost nákladnější, protože vyžadují dlouhodobou rehabilitaci a zdravotní péči.

Požadavek kvalitních a podrobných údajů o nehodách je pro strategii snižování počtu nehod zásadní. Takové údaje jsou považovány za základní předpoklad pro vytváření a kontrolu politiky bezpečnosti silničního provozu v EU. Údaje jsou nutné pro posouzení účinnosti bezpečnosti vozidel a silničního provozu a jako podpora pro vypracování dalších opatření. Již před mnoha lety bylo konstatováno, že žádná jednotlivá databáze o nehodách, která je dostupná v EU, dosud nedokázala uspokojit všechny potřeby a že existují zásadní nedostatky včetně těch, které se týkají podrobných údajů o příčinách nehod a zranění[23].

Od roku 2015 začaly členské státy poprvé předávat údaje o vážných zraněních na základě mezinárodní stupnice MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Score – stupnice míry závažnosti zranění) uplatňované na vážně zraněné osoby. Jedná se o důležitý krok správným směrem. Nicméně je nutno prodiskutovat potřebu rozvinout iniciativu, na jejímž základě by se začalo se shromažďováním podrobných údajů o nehodách v rámci celé EU, které lze použít při tvorbě politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Pro budoucí revize předpisů o bezpečnosti vozidel a rovněž jiná opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu by byla přínosem větší dostupnost přesných a podrobných údajů o nehodách v rámci celé EU.

[23] Evropské vědecké a technické středisko (2001).

5. KLÍČOVÉ OTÁZKY, KTERÉ JE NUTNO ŘEŠIT V RÁMCI REVIZE A MOŽNÉ AKTUALIZACE NAŘÍZENÍ

Byly vymezeny čtyři hlavní oblasti činnosti, které spočívají v 19 konkrétních opatřeních ke zvýšení bezpečnosti vozidel. V tomto stadiu a na základě naší analýzy v podobě zdůrazněné výše v oddílu 4.1 se vybraná opatření skutečně jeví jako proveditelná a rentabilní, měla by však být předmětem dalších studií. Za účelem pečlivého posouzení, zda jsou či nejsou taková, měla by být v další fázi dále prodiskutována se zúčastněnými stranami a dále analyzována Komisí, aby se nakonec dospělo k nezvratnému vyhodnocení jejich dopadu na skutečné zvýšení bezpečnosti vozidel v EU.

Stručný přehled cílených opatření je obsažen v hlavních oblastech bezpečnosti vozidel nastíněných níže.

5.1. OPATŘENÍ V OBLASTI AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI

Tato hlavní oblast zahrnuje opatření, která mohou nehodám zcela zabránit, spíše než mírnit jejich následky, a je obvykle považována za nejdůležitější oblast dalšího vývoje právních předpisů o bezpečnosti vozidel v budoucnu. Jedná se o tyto bezpečnostní prvky: automatické nouzové brzdění, inteligentní přizpůsobování rychlosti jízdy, asistence při udržování vozidla v jízdním pruhu a monitorování únavy a rozptýlení pozornosti řidiče.

5.2. OPATŘENÍ V OBLASTI PASIVNÍ BEZPEČNOSTI

Tato oblast zahrnuje opatření ke zmírnění následků nehod, která spočívají v zavedení nových požadavků nebo posílení stávajících opatření v oblasti: signalizace nouzového brzdění (blikání brzdových světel), signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, zkoušek čelního nárazu, zkoušek bočního nárazu, zkoušek zadního nárazu, standardizace rozhraní alkoholových imobilizérů, záznamníků údajů o nárazu a sledování tlaku v pneumatikách.

5.3. NÁKLADNÍ VOZIDLA A AUTOBUSY

Opatření, o nichž se uvažuje za účelem zlepšení bezpečnosti nákladních vozidel a autobusů, spočívají v zavedení nebo zlepšení: designu předku vozidla a přímého výhledu, ochrany proti podjetí zezadu u nákladních vozidel a přívěsů (zadní nárazník), boční ochrany (boční ochranná zařízení) a protipožárního zabezpečení autobusů.

5.4. BEZPEČNOST CHODCŮ A CYKLISTŮ

Tato oblast předpokládá zavedení detekce chodců a cyklistů (napojené na systémy automatického brzdění), ochrany při nárazu hlavou na sloupcích A a čelním skle a rovněž detekce osob za vozidlem při couvání.

6. ZÁVĚRY

Předpisy o bezpečnosti vozidel, které dnes platí v Evropské unii, představují komplexní balíček s prokázanou účinností a výsledky, jak je zdůrazněno výše v oddíle 3. Akční plán nastíněný ve sdělení Komise s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–

2020“[24] pokrývá rozsáhlé aspekty, které mají vliv na bezpečnost silničního provozu, a to zejména vozidla jako taková, ale rovněž chování řidiče a silniční infrastrukturu. Průběžné hodnocení této politiky[25] potvrdilo důležitý a velmi podstatný pokrok dosažený při snižování počtu smrtelných nehod na silnicích. Studie dospěla rovněž k závěru, že právní předpisy o motorových vozidlech představují klíčovou oblast z hlediska dopadu na snižování počtu obětí dopravních nehod.

Tato zpráva Evropskému parlamentu a Radě poskytuje komplexní přehled a navrhuje, jak postupovat dále, pokud jde o zlepšenou bezpečnost vozidel, ku prospěchu všech účastníků silničního provozu, to znamená všech občanů Evropské unie. Komise přezkoumala opatření, která mohou přinést postupná, ale přitom výrazná zlepšení při řešení celé řady otázek spojených s bezpečností vozidel. Na základě příslušného posouzení dopadu nákladů a přínosů, včetně zohlednění kumulativního dopadu na konkurenceschopnost průmyslu EU a rozumného harmonogramu umožňujícího průmyslové přizpůsobení, Komise zváží, která z nich mohou být dále převedena do podoby právních předpisů.

Všechny nové požadavky na bezpečnost vozidel na evropských silnicích by měly podněcovat k dalším inovacím a investicím, aby se v EU vytvářela kvalitní pracovní místa a zvyšovala se konkurenceschopnost průmyslu EU. Měly by rovněž posilovat závazek Unie dosáhnout v rámci strategie boje proti změně klimatu podstatného snížení emisí skleníkových plynů.

[24] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf
[25] COM(2015) 116 final.