

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

[COM(2018) 274 final – 2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Zpravodaj: **Brian CURTIS**

Konzultace	Evropský parlament, 31. 5. 2018 Rada Evropské unie, 8. 6. 2018
Právní základ	čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato ve specializované sekci	4. 10. 2018
Přijato na plenárním zasedání	17. 10. 2018
Plenární zasedání č.	538
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	204/2/6

**1. Závěry a doporučení**

1.1. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) vítá návrh na změnu směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (směrnice RISM). Výbor se především domnívá, že opatření, která Komise navrhuje, by měla odstranit nedostatky stávající směrnice (co se týče harmonizace, sdílení informací a omezené oblasti působnosti) a měla by hrát zásadní roli při provádění strategického akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu.

1.2. Výbor schvaluje iniciativu s názvem „vize nula“, jejímž záměrem je dosáhnout do roku 2050 toho, aby nedocházelo k žádným smrtelným a vážným dopravním nehodám, a to uplatňováním přístupu „bezpečného systému“, který prosazuje Světová zdravotnická organizace. Při provádění této strategie bude nezbytné zapojit všechna odvětví a všechny účastníky silničního provozu, aby se docílilo posílené správy. Je důležité, aby příslušné ukazatele byly jasné a sledovatelné. Organizace občanské společnosti by měly být aktivně zapojeny do všech fází koncipování, provádění, monitorování a vyhodnocování této strategie.

1.3. Výbor je toho názoru, že systematický a aktivní postup mapování rizik v celé síti TEN-T a na všech dálnicích i všech hlavních silnicích je zásadním krokem v rámci plánování nových opatření v oblasti infrastruktury. Vzhledem k rozdílné rychlosti provádění stávající směrnice RISM je však důležité stanovit realistické cíle a lhůty pro všechny členské státy a poskytnout finanční podporu regionům, které jsou nejvíce pozadu, včetně šesti zemí západního Balkánu. Mimoto se Výbor domnívá, že je třeba rozšířit působnost směrnice RISM na všechny hlavní venkovské a městské silnice, aby bylo možné docílit do roku 2030 skutečného výrazného snížení počtu smrtelných a vážných dopravních nehod.

1.4. EHSV má za to, že dosažení vysoké míry bezpečnosti silničního provozu má strategický význam, je ovšem nezbytné vyčlenit v příštím víceletém finančním rámci na období 2021–2027 větší finanční prostředky, aby byla v dlouhodobém horizontu zajištěna kontinuita, a EU tak mohla splnit ambiciózní cíle, které si vytyčila. Výbor poukazuje zejména na to, že tato strategie EU je zaměřena hlavně na financování výstavby nové infrastruktury, odpovídající prostředky by však měly být vyčleněny i na údržbu a modernizaci stávajících silnic. Kromě toho se EHSV domnívá, že navýšení rozpočtu na dopravu navíc příznivým způsobem ovlivní růst a zaměstnanost v Evropě.

1.5. Výbor podporuje návrh týkající se nových výkonnostních požadavků na dopravní značení a dopravní značky, jehož cílem je zavést spolupracující, propojené a automatizované systémy mobility (C-ITS). EHSV doporučuje rozšířit tento přístup na všechny dostupné druhy dopravy (intermodalita), aby měla tato strategie co největší dopad. Mimoto se EHSV domnívá, že každá strategie EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu by se měla v prvé řadě soustředit na náležité vzdělávání a odbornou přípravu soukromých a profesionálních řidičů, protože hlavní příčinou dopravních nehod je i nadále lidská chyba.

1.6. EHSV podporuje návrh, aby byli při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu systematicky bráni v úvahu zranitelní účastníci silničního provozu. Výbor zejména doporučuje, aby byla v zájmu úplnosti souběžně rozvíjena další konkrétní bezpečnostní opatření týkající se vozidel.

## 2. Úvod

2.1. Bezpečnost silničního provozu v EU se v posledních několika desetiletích značně zlepšila. Počet úmrtí při dopravních nehodách v EU klesl v letech 2001 až 2010 o 43 % a v letech 2010 až 2016 pak o dalších 19 %. Přesto však zůstává počet smrtelných dopravních nehod vysoký (v roce 2016 přišlo na silnicích v EU o život 25 620 osob<sup>(1)</sup>) a ze statistických údajů vyplývá, že vývoj směrem k bezpečné mobilitě v EU postupně stagnuje.

2.2. Z tohoto důvodu byla Evropská komise ve Vallettském prohlášení vyzvána, aby zahájila novou iniciativu s cílem uzpůsobit **směrnici 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (směrnici RISM)** změnám v mobilitě plynoucím ze společenských trendů a z technologického rozvoje. Tato iniciativa, jež je zaměřena na bezpečnost silničního provozu, hraje klíčovou roli ve **strategickém akčním plánu pro bezpečnost silničního provozu**<sup>(2)</sup>, který byl zveřejněn v květnu 2018 a je součástí **třetího balíčku opatření v oblasti mobility**<sup>(3)</sup>.

## 3. Shrnutí návrhu

3.1. Ačkoli v posledních letech došlo k pokroku, dochází na silnicích i nadále k příliš vysokému počtu vážných či smrtelných nehod. Vzhledem k tomu, že 90 % dopravních nehod je zapříčiněno lidskou chybou, se Komise domnívá, že automatizace, konektivita a nové normy pro projektování silnic a vozidel by mohly omezit počet nehod a jejich následky pro řidiče, cestující a zranitelné účastníky silničního provozu (například cyklisty).

3.2. Komise zejména stanovila „**vizi nula**“, jejímž záměrem je dosáhnout do roku 2050 toho, aby nedocházelo k žádným smrtelným a vážným dopravním nehodám. V návrhu se rovněž zavádí střednědobý cíl spočívající v 50 % snížení počtu smrtelných a vážných dopravních nehod do roku 2030.

3.3. V zájmu dosažení těchto cílů hodlá EU přijmout nové technologické a regulační nástroje, jež budou vycházet z „**bezpečného systému**“ Světové zdravotnické organizace<sup>(4)</sup>. Tento přístup se řídí zásadou, že dopravní nehody sice nelze zcela eliminovat, je však možné podniknout kroky s cílem snížit počet smrtelných a vážných zranění.

3.4. Stávající směrnice RISM byla přijata v roce 2008 a jejím účelem bylo zajistit, že budou hlediska bezpečnosti silničního provozu v popředí zájmu ve všech fázích plánování, projektování a provozování silniční infrastruktury. Existují však četné rozdíly v tom, jak rychle je tato směrnice prováděna na vnitrostátní úrovni. Tyto rozdíly se často projevují vyšším počtem smrtelných a vážných dopravních nehod<sup>(5)</sup>. Proto je nesmírně důležité harmonizovat bezpečnostní předpisy a zlepšit úroveň bezpečnosti silniční infrastruktury. Členským státům by měla být v období 2018–2020 poskytnuta zvláštní finanční podpora prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (200 milionů EUR).

3.5. Záměrem revidované směrnice je dosáhnout výše uvedených cílů pomocí následujících opatření:

- vyžadováním transparentnosti a následnosti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury,
- posuzováním silniční sítě jako celku a systematickým a aktivním postupem mapování rizik s cílem posoudit „integrovanou“, tedy vlastní bezpečnost silnic v rámci EU,
- rozšířením oblasti působnosti směrnice mimo transevropskou dopravní síť (TEN-T), aby zahrnovala dálnice a hlavní silnice mimo síť a také všechny silnice mimo městské oblasti, které jsou zcela nebo zčásti budovány s využitím finančních prostředků EU (síť TEN-T se vyznačuje vysokou hustotou provozu, avšak díky přísným bezpečnostním normám se v ní ne příliš často stávají smrtelné dopravní nehody (8 %)). K 39 % všech smrtelných dopravních nehod v EU dochází v síti hlavních silnic EU. Koordinovaná opatření na úrovni EU zaměřená na síť hlavních silnic (včetně části nenáležející k TEN-T) by měla pomoci realizovat cíle v rámci „vize nula“.

<sup>(1)</sup> Evropská databáze silniční nehodovosti, 2016.

<sup>(2)</sup> COM(2018) 293, příloha 1.

<sup>(3)</sup> COM(2018) 293 final.

<sup>(4)</sup> „Save LIVES: A road safety technical package“ (Záchrana lidských životů: balíček technických opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu), Světová zdravotnická organizace, 2017.

<sup>(5)</sup> CARE – Evropská databáze silniční nehodovosti.

- stanovením obecných výkonnostních požadavků na dopravní značení a dopravní značky, aby se usnadnilo zavádění spolupracujících, propojených a automatizovaných systémů mobility,
- uložení povinnosti systematicky brát v úvahu zranitelné účastníky silničního provozu při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu.

#### 4. Obecné připomínky

4.1. EHSV vítá návrh Komise, jehož účelem je změnit směrnici 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Výbor obzvláště podporuje Vallettské prohlášení a domnívá se, že posílený evropský přístup je nezbytný pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

4.2. Třetí balíček opatření v oblasti mobility tvoří soubor vzájemně souvisejících legislativních iniciativ. Výbor se rozhodl, že se jednotlivými legislativními návrhy bude zabývat v samostatných stanoviscích. Na toto stanovisko je tudíž nutné pohlížet ve spojitosti s předchozími stanovisky EHSV, ale také se stanovisky, která jsou připravována souběžně a pojednávají o konkrétních aspektech třetího balíčku opatření v oblasti mobility <sup>(6)</sup>.

4.3. Výbor schvaluje cíl „vize nula“, jehož se má dosáhnout uplatňováním přístupu „bezpečného systému“. Za tímto účelem bude nezbytné zapojit všechna odvětví a všechny účastníky silničního provozu, aby se docílilo posílené správy. Je důležité, aby ukazatele stanovené pro splnění těchto cílů byly jasné a sledovatelné. Organizace občanské společnosti by měly být aktivně zapojeny do všech fází koncipování, provádění, monitorování a vyhodnocování této strategie.

4.4. EHSV je potěšen tím, že bylo učiněno rozhodnutí přidělit na bezpečnost silničního provozu 200 milionů EUR (na období 2018–2020). Výbor se nicméně domnívá, že je nezbytné vyčlenit v příštím víceletém finančním rámci (VFR) na období 2021–2027 větší finanční prostředky, aby byla v dlouhodobém horizontu zajištěna kontinuita, a EU tak mohla splnit ambiciózní cíle, které si vytyčila <sup>(7)</sup>. (Evropská komise odhaduje, že vybudování hlavní sítě TEN-T si v letech 2021 až 2030 vyžádá investice ve výši přibližně 500 miliard EUR a dokončení globální sítě bude stát zhruba 1 500 miliard EUR.)

4.5. EHSV se domnívá, že navýšení rozpočtu na dopravu navíc příznivým způsobem ovlivní růst a zaměstnanost v Evropě. Investované prostředky budou mít aktivační účinek, jelikož pomohou vytvořit každoročně až do roku 2030 13 milionů pracovních míst a vygenerovat dodatečné příjmy ve výši až 4 500 miliard EUR (tj. 1,8 % HDP EU). To znamená, že každá miliarda eur investovaná do sítě TEN-T by měla vytvořit až 20 000 pracovních míst <sup>(8)</sup>.

4.6. Výbor je toho názoru, že iniciativa týkající se zavedení systematického a aktivního postupu mapování rizik v celé evropské síti TEN-T a na všech dálnicích (mimo síť TEN-T) i všech hlavních silnicích je zásadním krokem v rámci plánování rozsahu a druhu opatření v oblasti infrastruktury, která bude v evropské silniční síti nutné učinit. Vzhledem k rozdílné rychlosti provádění stávající směrnice RISM je však důležité stanovit realistické cíle a lhůty pro všechny členské státy a přijmout odpovídající opatření finančního rázu s cílem pomoci regionům a zemím, které jsou nejvíce pozadu <sup>(9)</sup>.

4.7. Výbor poukazuje na to, že tato strategie EU je zaměřena hlavně na financování výstavby nové infrastruktury. Odpovídající prostředky by však měly být vyčleněny i na údržbu a modernizaci stávajících silnic, protože tyto faktory jsou stejně tak důležité pro zachování vysoké míry bezpečnosti silničního provozu.

<sup>(6)</sup> TEN/666, Udržitelná mobilita pro Evropu, Barbucci, 2018 (viz strana 254 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/668, Prostředí jednotného evropského námořního portálu + elektronické informace o nákladní dopravě, Back, 2018 (viz strana 265 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/669, Provádění projektů TEN-T, Fornea, 2018 (viz strana 269 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/675, Hmotnosti a rozměry silničních vozidel, Back, 2018 (viz strana 286 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/672, Nástroj pro propojení Evropy, Plosceanu a Watson, 2018 (Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 19); TEN/673, Propojená a automatizovaná mobilita, Samm, 2018 (viz strana 274 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/674, Označování pneumatik, 2018 (viz strana 280 v tomto čísle Úředního věstníku); TEN/667 (viz strana 261 v tomto čísle Úředního věstníku); INT/863, Bezpečnost vozidel/ochrana nechráněných účastníků silničního provozu, Hencks, 2018 (Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 90).

<sup>(7)</sup> COM(2018) 277.

<sup>(8)</sup> TEN/672, Nástroj pro propojení Evropy, Plosceanu a Watson, 2018.

<sup>(9)</sup> TEN/669, Provádění projektů TEN-T, Fornea, 2018.

4.8. Nové výkonnostní požadavky na dopravní značení a dopravní značky mají zásadní význam pro zavedení spolupracujících, propojených a automatizovaných systémů mobility (C-ITS). Výbor považuje za nezbytné zajistit, aby si vozidla a silniční infrastruktura mohly neustále vyměňovat informace, a bylo tak možné provozovat „smíšený dopravní systém“, pro který jsou typická vozidla využívající různé technologie – řízení člověkem, asistované řízení a automatizované řízení<sup>(10)</sup>. Aby byla strategie v oblasti bezpečné mobility ucelená, je třeba tento přístup rozšířit na všechny dostupné druhy dopravy (intermodalita), což bude mít přímý dopad na snížení hustoty provozu a na jeho bezpečnost<sup>(11)</sup>.

4.9. EHSV je přesvědčen o tom, že ke zvýšení míry bezpečnosti silničního provozu mohou výrazně přispět nové technologie, je však třeba mít na paměti jejich omezení a používat je s náležitou opatrností. Mimoto se EHSV domnívá, že každá strategie EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu by se měla v první řadě soustředit na náležité vzdělávání a odbornou přípravu soukromých a profesionálních řidičů, protože jednou z hlavních příčin dopravních nehod je i nadále lidská chyba.

4.10. EHSV podporuje návrh, aby byli při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu systematicky bráni v úvahu zranitelní účastníci silničního provozu. Tento přístup je v souladu s novými trendy a zvyklostmi občanů EU (například nárůst počtu cyklistů). Výbor doporučuje, aby byla v zájmu úplnosti souběžně rozvíjena další konkrétní bezpečnostní opatření týkající se vozidel (například vyspělé systémy nouzového brzdění, systém varování při vybočení z jízdního pruhu, jiné projektování kabin těžkých vozidel s cílem zlepšit viditelnost cyklistů a chodců a instalování senzorů, které jsou s to je detekovat)<sup>(12)</sup>.

## 5. Konkrétní připomínky

5.1. EHSV pokládá za důležité, aby byla souběžně rozvíjena fyzická i digitální infrastruktura. Mimoto je důležité co nejdříve dokončit pokrytí všech evropských sítí dálnic a hlavních silnic technologií 5G, aby bylo umožněno efektivní propojení mezi silnicemi a vozidly a mezi vozidly navzájem<sup>(13)</sup>. I v tomto případě EHSV doporučuje, aby byla v příštím VFR na období 2021–2027 zajištěna náležitá a dlouhodobá finanční podpora.

5.2. V souladu s doporučením Evropské rady pro bezpečnost dopravy<sup>(14)</sup> se Výbor domnívá, že je třeba rozšířit působnost směrnice RISM na všechny hlavní venkovské a městské silnice. Toto širší pojetí je nezbytné pro to, aby bylo možné docílit do roku 2030 skutečného výrazného snížení počtu smrtelných a vážných dopravních nehod. Tento návrh vychází ze skutečnosti, že návrh Komise má dopad na polovinu dopravních nehod, k nimž dochází na silnicích v EU, a že velká většina vážných zranění vzniká na městských silnicích.

5.3. V roce 2015 zahájila EU novou iniciativu s cílem rozšířit strategii TEN-T na země západního Balkánu<sup>(15)</sup>. Tato iniciativa, která je podporována prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán (WBIF) a Nástroje pro propojení Evropy, by měla zásadním způsobem ovlivnit proces rozšíření EU. EHSV doporučuje, aby bylo do tohoto ambiciózního projektu v oblasti infrastruktury zahrnuto také provádění strategického akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu. Toto opatření by mělo být v souladu s návrhem Komise, aby byla působnost směrnice RISM rozšířena na silniční infrastrukturu mimo městské oblasti dokončenou s využitím finančních prostředků EU, a zejména pak by mělo šesti zemím západního Balkánu umožnit, aby se po vstupu do EU nepotýkaly s nedostatky v oblasti bezpečnosti a infrastruktury.

V Bruselu dne 17. října 2018.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Luca JAHIER

<sup>(10)</sup> TEN/673, Propojená a automatizovaná mobilita, Samm, 2018.

<sup>(11)</sup> TEN/666, Udržitelná mobilita pro Evropu, Barbucci, 2018.

<sup>(12)</sup> INT/863, Bezpečnost vozidel/ochrana nechráněných účastníků silničního provozu, Hencks, 2018.

<sup>(13)</sup> TEN/673, Propojená a automatizovaná mobilita, Samm, 2018.

<sup>(14)</sup> COM(2018) 274, s. 7.

<sup>(15)</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-15-4826\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_en.htm).