

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému: Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: strategické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020 (stanovisko na žiadosť Európskeho parlamentu)

(2011/C 48/06)

Spravodajca: **pán RANOCCHIARI**

Európsky parlament sa 2. júna 2010 rozhodol podľa článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom dokument

„Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: Strategické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020“.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 6. septembra 2010.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 465. plenárnom zasadnutí 15. a 16. septembra 2010 (schôdza z 15. septembra) prijal 128 hlasmi za, pričom 4 členovia hlasovali proti a 2 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania

1.1 EHSV znovu pripomína, že cieľ tretieho Európskeho akčného plánu pre bezpečnosť cestnej premávky – znížiť v období rokov 2001 až 2010 počet úmrtí na cestách na polovicu – bol veľmi ambiciózny. Podľa oficiálnych údajov z roku 2008 sa podarilo dosiahnuť zníženie počtu obetí dopravných nehôd o 28,4 % v porovnaní s rokom 2001. Údaje, ktoré nedávno zverejnila Európska komisia však ukazujú prekvapujúci pokrok, ktorý naznačuje, že do roku 2010 by sa mohlo podať dosiahnuť dobrý výsledok a znížiť počet úmrtí na cestách o viac ako 40 %.

1.2 Dôvody, pre ktoré sa nepodarilo dosiahnuť 50 % zníženie úmrtí, sú v kombinácii týchto faktorov:

1.2.1 Spoločenstvo je zodpovedné iba za akčný plán a vykonávacie usmernenia, zatiaľ čo vykonávanie všetkých opatrení v rámci akčného plánu je ponechané na rôzne úrovne verejnej správy v členských štátoch.

1.2.2 Vykonávanie a presadzovanie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa v jednotlivých krajinách líši.

1.2.3 Neexistuje žiadny jednotný výklad štatistických údajov o bezpečnosti cestnej premávky v krajinách EÚ.

1.2.4 V uplynulom desaťročí sa silný dôraz kládol viac na presadzovanie predpisov než na vzdelávanie a odbornú prípravu všetkých účastníkov cestnej premávky.

1.2.5 Neboli stanovené priebežné ciele pre členské štáty a ani sa nevenovala zvláštna pozornosť rozdielnej miere rizika medzi jednotlivými členskými štátmi, ktorá by si vyžadovala plán prispôsobený každej krajine.

1.3 Čo sa týka „pasívnych a aktívnych“ bezpečnostných opatrení, EHSV dospel k záveru, že v uplynulom desaťročí sa dosiahlo podstatné zlepšenie, predovšetkým z toho dôvodu, že priemysel zaviedol pri osobných vozidlách a ťažkých nákladných vozidlách širokú škálu technických inovácií v oblasti bezpečnostných prvkov. V budúcnosti by sa mohli stanoviť prísnejšie bezpečnostné normy. Mali by sa tiež prijať opatrenia vzhľadom na skutočnosť, že nedávno boli na trh uvedené veľmi lacné osobné vozidlá, ktoré len tak-tak spĺňajú bezpečnostné normy.

1.3.1 Ešte horšia situácia je pri lacných mopedoch a motocykloch dovážaných najmä z juhovýchodnej Ázie, ktoré často nie sú v súlade s európskymi predpismi typového schvaľovania. To je však rozhodujúce, vzhľadom na to, že riziko ťažkého zranenia v cestnej premávke je u vodičov dvojkolesových motorových vozidiel 18- až 20-krát vyššie než u vodičov osobných automobilov, pričom stále viac a viac ľudí, ktorí každodenne dochádzajú za prácou, používa kvôli dopravným zápcham v mestách dvojkolesové motorové vozidlá.

1.4 Pri sledovaní pokroku dosiahnutého za uplynulé desaťročie v oblasti zvyšovania bezpečnosti cestnej infraštruktúry EHSV konštatuje, že sa mohlo dosiahnuť oveľa viac. Najdôležitejším krokom vpred bola smernica Rady o bezpečnosti tunelov, ktorá mala veľmi pozitívny vplyv v celej Európe. Naopak, nedosiahlo sa žiadne významné zlepšenie, čo sa týka ciest na vidieku a sietí vedľajších ciest, na ktorých dochádza k vyše 50 % úmrtí pri dopravných nehodách.

1.5 Ak má 4. Európsky akčný plán pre bezpečnosť cestnej premávky do roku 2020 fungovať lepšie, EHSV odporúča, aby sa zohľadnili tieto aspekty:

1.5.1 vzhľadom na spoločnú zodpovednosť EÚ a členských štátov je potrebné silné politické vedenie;

1.5.2 pre EÚ-27 je potrebné vypracovať zosúladené podrobné štatistické údaje o bezpečnosti cestnej premávky;

1.5.3 pokiaľ ide o ťažko zranených účastníkov cestnej premávky, mali by sa stanoviť ciele a vypracovať spoločná definícia ťažkých zranení;

1.5.4 je potrebná prísnejšia politika Spoločenstva týkajúca sa harmonizácie a regulácie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky spojená s pomocou členským štátom, aby sa zabezpečilo, že členské štáty tieto opatrenia lepšie a rýchlejšie implementujú, vrátane povinného uplatňovania celoeurópskeho systému eCall v prípade, že by princíp dobrovoľnosti nefungoval;

1.5.5 viac pozornosti by sa malo venovať diferencovanému vzdelávaniu a dopravnej výchove všetkých účastníkov cestnej premávky, najmä v mladšom a staršom veku, ako aj ostatných zraniteľných účastníkov, ako napr. vodičov dvojkolesových motorových vozidiel, cyklistov a chodcov;

1.5.6 všetci zamestnávateľia (najmä v súkromnom sektore), ktorí spravujú vozový park, by mali byť zapojení do súčasných alebo budúcich projektov, zameraných napríklad na propagáciu osvedčených postupov na zníženie počtu nehôd pri dochádzaní za prácou, podnecovanie zamestnancov, aby začali používať verejnú dopravu a tvorbu opatrení, ktorých cieľom je zlepšiť bezpečnosť vozových parkov. Pripravovaná norma ISO 39001 pre bezpečnosť cestnej premávky bude dôležitým nástrojom, ktorý pomôže pri dosahovaní týchto cieľov;

1.5.7 pre zraniteľné kategórie účastníkov cestnej premávky sú potrebné právne predpisy EÚ. Napríklad pre dvojkolesové motorové vozidlá je nutné nové typové schvaľovanie, vrátane povinného systému ABS alebo CBS s objemom valcov nad 150 cm³, systému AHO (automatický systém zapnutia svetlometov) a zavedenie kontroly technického stavu a druhostupňovej odbornej prípravy do revízie smernice o vodičskom oprávnení;

1.5.8 v súvislosti s rozvojom infraštruktúry EHSV odporúča, aby nový akčný plán zahŕňal cieľ zvýšiť úroveň bezpečnosti transeurópskej cestnej siete a zlepšiť aspoň 25 % ciest, ktoré nepatria do tejto siete tak, aby sa jej vyrovnali;

1.5.9 akčný plán by mal obsahovať ambiciózne, avšak realistické ciele a navrhovať nielen globálny cieľ znížiť celkový počet usmrtených, ale tiež špecifické ciele znížiť počet ťažko zranených osôb a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, napr. chodcov, cyklistov a vodičov dvojkolesových motorových vozidiel. Pokiaľ ide o globálny cieľ, EHSV poukazuje na skutočnosť, že miera rizika sa v rámci EÚ značne líši, a preto dôrazne odporúča, aby sa stanovili diferencované ciele na zníženie počtu mŕtvych do roku 2020 na základe údajov členských štátov z roku 2010;

1.5.10 aby sa zabezpečilo dosiahnutie cieľov vytýčených v akčnom pláne, EHSV sa domnieva, že je potrebné, aby EÚ uskutočňovala každoročné monitorovanie. Na tento účel EHSV navrhuje vytvoriť osobitnú európsku agentúru pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorá bude v spolupráci so zástupcami pre bezpečnosť cestnej premávky určenými jednotlivými členskými štátmi monitorovať a sledovať implementáciu tohto akčného plánu.

1.6 V neposlednom rade musí EÚ vytvoriť silné a trvalé prepojenie na Dekádu bezpečnosti cestnej premávky, ktorú vyhlásila OSN a mala by sa usilovať o celosvetové prvenstvo v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

2. Úvod

2.1 Brian Simpson, predseda výboru Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN), napísal 28. apríla 2010 list predsedovi Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru Mariovi Sepimu, v ktorom ho podľa článku 124 rokovacieho poriadku EP požiadal, aby EHSV vypracoval prieskumné stanovisko na tému bezpečnosti cestnej premávky.

2.2 Vo svojom liste pán Simpson odkázal na pracovný program Komisie na rok 2010 uverejnený 31. marca 2010, ktorý obsahuje návrh na vypracovanie nového balíka opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky s cieľom vytvoriť „európsky priestor bezpečnosti cestnej premávky“.

2.3 Požiadal EHSV, aby sa zaoberal niektorými základnými otázkami týkajúcimi sa uplynulého desaťročia: aké účinné boli opatrenia EÚ za posledných desať rokov, pokiaľ ide o zmenu správania účastníkov cestnej premávky a zlepšenie pasívnej bezpečnosti vozidiel a cestnej infraštruktúry; do akej miery členské štáty tieto opatrenia implementovali a napokon, čo je nevyhnutné na to, aby sa vytvoril skutočný priestor bezpečnosti cestnej premávky vo všetkých 27 členských štátoch.

2.4 V roku 2001 Komisia uverejnila bielu knihu o doprave a po nej nasledoval v roku 2003 akčný plán. Oba dokumenty vychádzali z cieľa znížiť do roku 2010 počet obetí pri autonehodách na polovicu.

2.5 Najnovšie dostupné údaje z roku 2008 ukazujú, že počet smrteľných úrazov na cestách v EÚ-15 sa znížil o 36,8 % a v EÚ-27 o 28,4 % v porovnaní s rokom 2001. Je to výrazné zníženie, avšak ešte stále sa nepodarilo splniť 50 % cieľ Komisie. Nedávno zverejnila Komisia údaje za rok 2009 a odhad na rok 2010, ktorý nie je ďaleko od splnenia pôvodného cieľa, keďže predpokladá, že do roku 2010 sa počet úmrtí na cestách zníži o viac ako 40 %.

2.5.1 EHSV sa domnieva, že ak sa tieto pozitívne výsledky naozaj podarí dosiahnuť, bude to viac vďaka tomu, že do platnosti nedávno vstúpili právne predpisy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a zlepšila sa bezpečnosť vozidiel, než vďaka zmenám v správaní účastníkov cestnej premávky, kde je potrebné vykonať ešte veľa práce.

2.6 Aby bolo možné určiť, aké opatrenia by sa do novej stratégie mali zahrnúť, je nevyhnutné zistiť, ktoré politiky a iniciatívy boli v uplynulom desaťročí účinné a ktoré nie.

2.7 Akčný plán Komisie na uplynulé desaťročie sa sústredil na tri hlavné rozmery:

- zmenu správania jednotlivcov, ako napr. používanie bezpečnostných pásov, zádržných zariadení pre deti, spôsob používania mobilných telefónov a vylúčenie jazdy pod vplyvom alkoholu,
- podporu iniciatív priemyslu zameraných na vývoj bezpečnejších vozidiel a ich uvádzanie na trh,
- opatrenia na zlepšenie infraštruktúry, napr. prostredníctvom lepšieho projektovania ciest a tunelov a harmonizácie systémov núdzovej pomoci v jednotlivých členských štátoch.

2.8 Od apríla do júla 2009 uskutočnila Európska komisia verejnú konzultáciu s cieľom zapojiť európskych občanov a zainteresované strany zo štátnej, regionálnej a miestnej správy, ako aj z podnikateľského sektora a príslušných odborných odvetví do identifikácie kľúčových problémov týkajúcich sa bezpečnosti na cestách, ktoré by mal riešiť akčný plán pre bezpečnosť cestnej premávky na obdobie rokov 2011-2020, a do stanovenia prioritných opatrení, ktoré by bolo možné prijať na zníženie neprijateľne vysokého počtu mŕtvych alebo zranených osôb pri dopravných nehodách v EÚ a vysokých nákladov s tým spojených.

2.9 EHSV súhlasí s Výborom pre dopravu a cestovný ruch v tom, že pred prijatím nového akčného plánu pre bezpečnosť cestnej premávky by sa mala vyhodnotiť účinnosť opatrení, ktoré sa uplatňovali v minulosti, bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001 a akčného plánu z roku 2003.

2.10 Pri tomto hodnotení je možné okrem iného využiť nedávne informácie a názory, ktoré EHSV v posledných rokoch na túto tému vyjadril vo svojich stanoviskách. Z týchto stanovísk jasne vyplýva, že EHSV považuje zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky za jednu z kľúčových otázok dopravnej politiky, ktorá by mala byť na poprednom mieste pracovného programu členských štátov, a to aj v čase hospodárskych obmedzení.

2.11 Na medzinárodnej scéne medzitým dochádza k dôležitému vývoju. Po prvej svetovej ministerskej konferencii o bezpečnosti cestnej premávky, ktorá sa konala v novembri 2009 v Moskve („Čas konať“), valné zhromaždenie OSN vyhlásilo obdobie rokov 2011-2020 za Dekádu bezpečnosti cestnej premávky s cieľom stabilizovať a neskôr znížiť počet smrteľných nehôd na celom svete, čo je v súčasnosti skutočne epidemický jav, keďže každoročne príde na cestách o život viac než milión ľudí a 20 miliónov je ťažko zranených, z toho 90 % v krajinách s nízkymi a stredne vysokými príjmami. V celosvetovom meradle sa ekonomické následky tejto „pandémie“ odhadujú na 1 % až 3 % HDP jednotlivých krajín. Náklady pre spoločnosť v Európe predstavovali v roku 2009 približne 130 miliárd EUR.

2.12 V súvislosti s uvedenými skutočnosťami sa EHSV domnieva, že EÚ by mala tento impulz využiť – nový Európsky akčný plán pre bezpečnosť cestnej premávky jej poskytuje možnosť stať sa svetovým lídrom v tejto oblasti a nemala by si túto príležitosť nechať ujsť.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 EHSV musí poukázať na to, že na vyhodnotenie účinnosti minulých opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je mimoriadne dôležité mať k dispozícii zdokumentované porovnateľné kvantitatívne a kvalitatívne štatistické údaje o bezpečnosti na cestách z krajín EÚ-27. Každý členský štát v súčasnosti poskytuje Európskej únii základné údaje o bezpečnosti cestnej premávky, avšak v prípade niektorých členských štátov tieto informácie ešte stále nie sú dostatočne kvalitné a podrobné a neumožňujú rozlišovať medzi účastníkmi cestnej premávky, kategóriami ciest, poveternostnými podmienkami a závažnosťou zranení.

3.2 Vychádzajúc zo skutočnosti, že za posledných tridsať rokov sa objem dopravy na cestách EÚ strojnásobil, EHSV víta zásadný pokrok, ktorý EÚ dosiahla pri znižovaní počtu obetí dopravných nehôd do roku 2010 na polovicu. Keďže toto bolo ambicióznym cieľom už pre EÚ s 15 členmi, ako EHSV zdôraznil vo svojom stanovisku o bezpečnosti v doprave na roky 2003-2010 prijatom 10. decembra 2003, dosiahnuť tento cieľ v rozšírenej EÚ bude ešte ťažšie.

3.3 EHSV zdôrazňuje, že zatiaľ čo si EÚ vytýčila veľmi ambiciózne cieľ znížiť počet smrteľných úrazov na cestách, takýto cieľ si pre ťažko zranených účastníkov cestnej premávky nestanovila. V období rokov 2001 až 2008 sa počet ťažko zranených účastníkov cestnej premávky v EÚ-27 znížil iba o 18 %. Pokiaľ sa má v tomto smere dosiahnuť výrazné zníženie, bude potrebné zahrnúť do nového akčného plánu Komisie príslušné opatrenia, ktoré budú musieť členské štáty uplatňovať, len čo sa dohodnú na spoločnej definícii ťažkých a ľahších zranení.

3.4 Pokiaľ ide o to, aké účinné boli za posledných desať rokov opatrenia EÚ zamerané na zmenu správania účastníkov cestnej premávky, je treba mať na pamäti, že na úrovni Spoločenstva sa rozhoduje iba o akčnom pláne a vykonávacích usmerneniach, zatiaľ čo vykonávanie všetkých opatrení v rámci akčného plánu je v súlade so zásadou subsidiarity ponechané na rôzne úrovne v členských štátoch.

3.5 Ak by všetky členské štáty uplatňovali opatrenia zahrnuté v akčnom pláne rovnakým spôsobom, stretávali by sa s menšími problémami; žiaľ skúsenosť ukázala, že to tak nie je, pretože medzi členskými štátmi EÚ pretrvávajú veľké rozdiely v úrovni bezpečnosti cestnej premávky. Implementovanie a presadzovanie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa v jednotlivých krajinách líši a podľa názoru EHSV niet pochyb, že prísnejšou politikou Komisie by sa dosiahli efektívnejšie výsledky.

3.6 Preto EHSV zdôrazňuje význam vytvorenia a uskutočnenia ambicióznejšieho programu harmonizácie a regulácie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky spojeného s pomocou členskými štátom, aby sa zabezpečilo, že členské štáty tieto opatrenia lepšie a rýchlejšie implementujú. Na tento účel by možným riešením mohlo byť zriadenie európskej agentúry pre bezpečnosť cestnej premávky.

3.6.1 Agentúra pre bezpečnosť v podstate existuje pre každý druh dopravy okrem cestnej. Agentúra pre cestnú dopravu by mala byť nevelkým výkonným orgánom, ktorému budú neustále pomáhať zástupcovia pre bezpečnosť cestnej premávky určení jednotlivými členskými štátmi.

3.6.2 Podľa názoru EHSV by agentúra mohla s využitím existujúcich orgánov, ako je napr. Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky (ERSO) vykonávať exekutívnu prácu v oblasti bezpečnosti cestnej premávky účinnejším spôsobom. Mohla by napríklad každoročne kontrolovať mapu úsekov častých nehôd, označovať nebezpečné cesty a oznamovať výsledky užívateľom ciest v EÚ, ako to EHSV už žiadal vo svojom predchádzajúcom stanovisku⁽¹⁾. Agentúry by mohla tiež poskytovať pomoc skupinám odborníkov zaoberajúcim sa bezpečnosťou cestnej premávky na vnútroštátnej a miestnej úrovni tým, že by podporovala a šírila osvedčené postupy v celej EÚ.

3.6.3 Ďalej by táto agentúra mohla zabezpečiť začlenenie bezpečnosti cestnej premávky do ostatých relevantných oblastí politiky EÚ, ako je napr. politika v oblasti vzdelávania, zdravotníctva a životného prostredia, a vypracovať pracovný plán, v ktorom budú stanovené priority v krátkodobom a strednodobom horizonte, čím sa odstráni jedna zo slabín predchádzajúceho plánu.

3.7 Vzhľadom na zmeny správania účastníkov cestnej premávky za posledných desať rokov je nutné konštatovať, že viac než polovicu smrteľných dopravných nehôd možno priamo pripísať faktorom týkajúcim sa správania, ako je nedo-

držiavanie povolenej rýchlosti, mladým a začínajúcim vodičom či jazde pod vplyvom alkoholu. Podľa názoru EHSV sú dopravná výchova, presadzovanie predpisov a odborná príprava rovnako dôležité a navzájom sa ovplyvňujú, no všeobecne najvýhodnejším riešením je dopravná výchova.

3.8 EHSV poukazuje na to, že jedným z troch kľúčových rozmerov akčného plánu Komisie na minulé desaťročie bola „zmena správania jednotlivcov“. Vzhľadom na nárast počtu vozidiel na cestách za posledných desať rokov by sa opatrenia v tejto oblasti mali zintenzívniť.

3.9 Je treba tiež mať na pamäti, že pre niektoré zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky, napr. motocyklistov, cyklistov a chodcov, je riziko neúmerne vysoké. Ako opatrenie na ovplyvnenie správania týchto skupín účastníkov cestnej premávky EHSV odporúča zintenzívnenie dopravnej výchovy spolu s komplexným rámcovým nariadením týkajúcim sa typového schvaľovania pre dvojkoľosové motorové vozidlá a druhostupňového výcviku vodičov dvojkoľosových motorových vozidiel.

3.10 Ďalej je dôležité uvedomiť si, že obyvateľstvo EÚ starne a že politika bezpečnosti cestnej premávky by sa mala zameriavať na špecifické opatrenia, ako sú inteligentné dopravné systémy, upravené vozidlá a infraštruktúra, zvyšovanie informovanosti a vzdelávanie.

3.11 Na ďalšie desaťročie EHSV odporúča, aby sa politika zamerala na diferencovanú dopravnú výchovu, odbornú prípravu a testovanie všetkých účastníkov cestnej premávky, najmä „rizikových“ skupín – najmä v mladšom a staršom veku – a zraniteľných skupín, ako napr. motocyklistov, chodcov a cyklistov.

3.12 Politika na úrovni EÚ by mala byť stanovená v akčnom pláne pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorý by mal obsahovať jasné a striktné odporúčania a usmernenia týkajúce sa implementácie členskými štátmi. Komisia by mala každý rok dostávať spätnú väzbu v podobe presne definovaných štatistických informácií, aby bolo možné rýchlo reagovať. Súčasne by Komisia mala vyzvať členské štáty, aby čo najrýchlejšie implementovali existujúce a budúce právne predpisy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Veľkou výzvou pre úspešnú politiku bezpečnosti cestnej premávky je spolupráca medzi orgánmi na úrovni EÚ a na vnútroštátnej a miestnej úrovni. Zatiaľ čo sa pokrok v technických otázkach dá dosiahnuť prijímaním a uplatňovaním právnych predpisov EÚ, pokrok v zmene správania účastníkov cestnej premávky je možné dosiahnuť iba na úrovni jednotlivých štátov. Preto sa striktné usmernenia EÚ a každoročná odozva zo strany členských štátov voči Komisii zdajú byť nevyhnutné.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 80, 30.3.2004, s. 77 – 80.

4.2 Pri sledovaní účinnosti opatrení na úrovni EÚ zameraných na zmenu správania účastníkov cestnej premávky v poslednom desaťročí musel EHSV skonštatovať, že z dôvodu subsidiarity a nedostatku možností na monitorovanie, neboli tieto opatrenia celkom úspešné. Odborná príprava a neustála dopravná výchova sú hlavným prostriedkom pozitívneho vplyvu na správanie, predovšetkým správanie mladších vodičov a starších účastníkov cestnej premávky. Členské štáty tieto prostriedky zaviedli rôznym a občas neprimeraným spôsobom.

4.3 V súvislosti s týmito typmi správania je EHSV presvedčený, že politika by sa v budúcom desaťročí mala zamerať na oblasť odbornej prípravy a dopravnej výchovy všetkých kategórií účastníkov cestnej premávky vo všetkých členských štátoch. Napríklad, zavedenie povinného minimálneho počtu hodín dopravnej výchovy na školách a – na základe dobrovoľnosti – podnecovanie ľudí, aby si tieto vedomosti neustále prehlbovali.

4.4 Členské štáty by mali pripravovať pravidelné a ciele kampane na zvyšovanie povedomia a ovplyvňovanie správania účastníkov cestnej premávky, ktoré sa budú venovať otázkam bezpečnosti, medzi iným vzájomnej ohľaduplnosti, ochranného vybavenia, rýchlosti a otázkam týkajúcim sa alkoholu a drog, a súčasne by sa mali sústrediť na presadzovanie právnych predpisov.

4.5 V rámci nového akčného plánu je potrebné osobitnú pozornosť venovať rozdielnej miere rizika na cestách v jednotlivých európskych krajinách. V roku 2008 bola miera rizika vo vysoko rizikových krajinách štyrikrát vyššia než v krajinách s nízkym rizikom. Pre krajiny, ktorých miera rizika výrazne presahuje priemer EÚ, by cieľom malo byť dosiahnuť, aby sa počet úmrtí a ťažko zranených účastníkov cestnej premávky znížil v ešte väčšom rozsahu, pričom by sa mali stanoviť diferencované ciele znižovania úmrtnosti na základe údajov z roku 2010.

4.6 V oblasti „pasívnej a aktívnej“ bezpečnosti sa v uplynulom desaťročí dosiahlo podstatné zlepšenie, predovšetkým z toho dôvodu, že priemysel zaviedol pri osobných vozidlách a ťažkých nákladných vozidlách širokú škálu technických bezpečnostných opatrení. Projekty v oblasti výskumu a vývoja financované prostredníctvom rámcových programov EÚ by mohli stimulovať zdokonaľovanie technológií inteligentných dopravných systémov (IDS).

4.7 V dôsledku hospodárskej krízy sa objavil nový a stále nebezpečnejší jav: na trh sa dostávajú veľmi lacné osobné vozidlá, ktoré len tak-tak spĺňajú bezpečnostné normy. Aby sa zaručila a zvýšila bezpečnosť, mohla by sa zvýšiť úroveň bezpečnosti existujúceho parku vozidiel ich dodatočným vybavením novými bezpečnostnými zariadeniami všade tam, kde je to možné. Pravidelné prehliadky a každoročné kontroly sú nevyhnutné. Ešte horšia je situácia v sektore dvojkoľosových motorových vozidiel, kde je nevyhnutný dohľad nad trhom a pravidelné kontroly⁽²⁾. EHSV zastáva názor, že EÚ musí reagovať stanovením vyšších bezpečnostných noriem.

4.8 V súvislosti s uvedenými skutočnosťami sú nutné nové právne predpisy EÚ pre typové schvaľovanie dvojkoľosových motorových vozidiel, vrátane povinného systému ABS alebo BCS s objemom valcov nad 150 cm³, a zavedenie kontroly technického stavu a druhostupňový výcvik do revízie smernice o vodičskom oprávnení. Okrem toho by EÚ mala podporovať informačné kampane, aby sa zabezpečilo dodržiavanie základných bezpečnostných predpisov.

4.9 Konštrukcia ciest a krajín zohráva pri dopravných nehodách významnú úlohu. Z prieskumov v tejto oblasti vyplýva, že cestná infraštruktúra zohráva úlohu v približne 30 % nehôd. Aj v tejto oblasti sa teda dá veľa dosiahnuť. Vyšlo najavo, že hlavné prekážky pri zvyšovaní bezpečnosti sa nespájajú iba s finančnými obmedzeniami, ale aj s nedostatočnou informovanosťou. Štatistiky svedčia o tom, že cesty na vidieku sú často najnebezpečnejšie. Financovanie zo strany EÚ (transeurópska cestná sieť (TERN), štrukturálne fondy) by malo byť podmienené výstavbou bezpečných ciest. V každom prípade je nutné pri projektovaní, výstavbe a údržbe cestnej infraštruktúry brať do úvahy bezpečnosť dvojkoľosových motorových vozidiel.

4.10 EHSV dospel k záveru, že počas uplynulého desaťročia bol najúčinnejšou snahou dosiahnuť bezpečnejšiu infraštruktúru jeden z návrhov 3. akčného plánu pre bezpečnosť cestnej premávky: smernica 2004/54/ES o bezpečnosti tunelov. Zavedenie tejto smernice malo veľmi pozitívny vplyv v celej Európe.

4.11 V súvislosti s rozvojom infraštruktúry EHSV odporúča, aby v ďalšom desaťročí akčný plán zahŕňal cieľ zvýšiť úroveň bezpečnosti transeurópskej cestnej siete a zlepšiť aspoň 25 % ciest, ktoré nepatria do tejto siete tak, aby sa jej vyrovnali. K bezpečnosti cestnej premávky by významným spôsobom prispelo rozhodnutie Rady o zmenenej a doplnenej smernici o riadení bezpečnosti infraštruktúry so záväznými technickými prílohami a širším rozsahom pôsobnosti (aj pre cesty, ktoré nepatria do transeurópskej cestnej siete) a prijatie európskych usmernení pre bezpečnú cestnú infraštruktúru na vidieku. V krátkodobom horizonte sa EÚ musí zasadzovať za to, aby členské štáty čoskoro prijali štyri opatrenia smernice o infraštruktúre: posudzovanie vplyvu bezpečnosti ciest, audit bezpečnosti cestnej premávky, riadenie bezpečnosti siete a kontroly bezpečnosti.

4.12 Vzhľadom na spoločné kompetencie je EHSV presvedčený, že silné politické vedenie je nevyhnutným predpokladom pre vytvorenie skutočného „priestoru bezpečnosti cestnej premávky“ vo všetkých členských štátoch. Rozhodovacie orgány na úrovni EÚ, ale tiež na národnej a regionálnej úrovni členských štátov musia byť presvedčené o význame spolupráce na implementácii krátkodobých a dlhodobých legislatívnych zmien sprevádzaných obšírnymi informačnými kampaniami. Využitie skúseností kľúčových súkromných aktérov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v Európe vytvorí podporu a bude znamenať aj úsporu nákladov.

(²) Ú. v. EÚ C 354, 28.12.2010, s. 30.

4.13 Vzhľadom na to, že služobné cesty a cestovanie za prácou sú hlavným zdrojom rizika, mohli by zamestnávateľia v súkromnom sektore, ktorí prevádzkujú vozový park, podniknúť dôležitý krok správnym smerom. Opatrenia na zníženie počtu smrteľných nehôd na cestách by skutočne mali zahŕňať všetky jazdy uskutočňované v súvislosti s výkonom práce, nielen v odvetví cestnej nákladnej dopravy.

4.13.1 Zamestnávateľia v súkromnom a verejnom sektore by mali propagovať osvedčené postupy na zníženie počtu nehôd pri cestovaní za prácou a podnecovať svojich zamestnancov, aby začali podľa možnosti používať verejnú dopravu, vypracovať usmernenia pre bezpečnosť vozového parku a sledovať jej úroveň. Dobrým príkladom v tejto oblasti je projekt PRAISE⁽³⁾ spolufinancovaný Európskou komisiou, ktorého cieľom je zlepšiť riadenie bezpečnosti cestnej premávky v súvislosti s výkonom práce a poskytnúť zamestnávateľom príslušné know-how. Táto otázka by mohla byť predmetom záujmu aj Európskej agentúry pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci (EU-OSHA).

4.13.2 V tejto súvislosti sa v súčasnosti pracuje na novej medzinárodnej norme ISO 39001 pre bezpečnosť cestnej premávky v súvislosti s výkonom práce, ktorá má byť hotová koncom roka 2011. Európska komisia by mala vyzvať všetkých signatárov charty bezpečnosti cestnej premávky, aby sa čo najskôr nechali certifikovať podľa normy ISO 39001.

4.14 Ďalšími predpokladmi „priestoru bezpečnosti cestnej premávky“ sú: väčšie množstvo porovnateľných informácií o členských štátoch, každoročná spätná väzba na Komisiu v podobe poskytovania informácií členskými štátmi, vytvorenie systému monitorovania a následného sledovania na úrovni EÚ prostredníctvom európskej agentúry pre bezpečnosť cestnej premávky, riadne a rýchle uplatňovanie právnych predpisov EÚ všetkými členskými štátmi, väčšie zameranie na dopravnú výchovu a neustále vzdelávanie a venovanie osobitnej pozornosti účastníkom cestnej premávky v mladšom a staršom veku.

4.15 EHSV navrhuje akčný plán s ambicióznymi, avšak realistickými cieľmi. Z politických dôvodov by – tak ako v minulosti – cieľ na ďalšie desaťročie mal byť globálnym cieľom. Čo sa týka počtu smrteľných nehôd, EHSV nebude zasahovať do diskusie navrhovaním konkrétneho percenta, dôrazne však odporúča stanoviť špecifické ciele zníženia počtu ťažkých zranení a počtu dopravných nehôd, pri ktorých sú zranení ohrození účastníci cestnej premávky, napr. chodci, cyklisti a vodiči dvojkolesových motorových vozidiel.

4.16 Okrem toho by si EÚ mala – napr. prostredníctvom agentúry pre bezpečnosť cestnej premávky – vytýčiť nielen dlhodobé, ale aj priebežné ciele a iniciovať program technickej pomoci na podporu členských štátov, ktoré si nepočínajú veľmi dobre pri vytváraní svojej vnútroštátnej stratégie na zníženie počtu obetí.

V Bruseli 15. septembra 2010

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: preventing road accidents and injuries for the safety of employees (predchádzanie dopravným nehodám a zraneniam pre bezpečnosť zamestnancov). (www.etsc.eu/PRAISE.php).