

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry**

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

(2019/C 62/40)

Spravodajca: **Brian CURTIS**

Konzultácia	Európsky parlament, 31. mája 2018 Rada Európskej únie, 8. júna 2018
Právny základ	článok 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	4. októbra 2018
Prijaté v pléne	17. októbra 2018
Plenárne zasadnutie č.	538
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	204/2/6

## 1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) víta návrh na zmenu a doplnenie smernice 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (RISM). Výbor sa domnieva, že opatrenia navrhnuté Komisiou by mali prekonať nedostatky súčasnej smernice (harmonizácia, výmena informácií a obmedzený rozsah pôsobnosti) a mali by zohrávať kľúčovú úlohu pri vykonávaní strategického akčného plánu pre bezpečnosť cestnej premávky.

1.2. Výbor podporuje iniciatívu „vízia nulovej nehodovosti“, ktorej cieľom je zaznamenať nula smrteľných a vážnych nehôd na cestách do roku 2050, ktorý sa má dosiahnuť prijatím prístupu bezpečného systému „safe system“, ktorý podporuje Svetová zdravotnícka organizácia. Vykonávanie tejto stratégie si bude vyžadovať zapojenie všetkých sektorov a všetkých účastníkov cestnej premávky s cieľom dosiahnuť posilnené riadenie. Je dôležité, aby boli tieto ukazovatele jasné a dali sa monitorovať. Organizácie občianskej spoločnosti by mali byť aktívne zapojené do všetkých fáz tvorby, vykonávania, monitorovania a hodnotenia stratégie.

1.3. Výbor sa domnieva, že systematický a aktívny postup mapovania rizík v celej sieti TEN-T, ako aj všetkých diaľnic a hlavných ciest, je nevyhnutným krokom pri plánovaní nových opatrení v oblasti infraštruktúry. Napriek tomu z dôvodu vykonávania súčasnej smernice RISM rôznymi štátmi je dôležité stanoviť reálne ciele a termíny pre všetky členské štáty a poskytnúť finančnú podporu pre najviac zaoštalé regióny vrátane šiestich krajín západného Balkánu. Výbor sa okrem toho domnieva, že rozsah pôsobnosti RISM by sa mal rozšíriť na všetky hlavné vidiecke a mestské ulice, aby sa dosiahlo účinné drastické zníženie smrteľných a vážnych nehôd do roku 2030.

1.4. EHSV sa domnieva, že dosiahnutie vysokej bezpečnosti cestnej premávky má strategický význam, ale je potrebné navýšenie rozpočtu budúceho viacročného finančného rámca (VFR) na roky 2021 – 2027 s cieľom zabezpečiť kontinuitu v dlhodobom horizonte, aby sa ambiciózne ciele, ktoré si vytýčila EÚ, mohli splniť. Výbor predovšetkým zdôrazňuje, že stratégia EÚ sa zameriava najmä na financovanie výstavby novej infraštruktúry, ale mali by sa takisto vyčleniť primerané finančné prostriedky na údržbu a modernizáciu existujúcich ciest. Okrem toho je EHSV presvedčený, že väčší rozpočet pre dopravu bude mať dodatočný pozitívny vplyv na rast a zamestnanosť v Európe.

1.5. Výbor podporuje návrh na nové výkonnostné požiadavky na cestné značenie a značky s cieľom rozvíjať systémy kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility (C-ITS). EHSV odporúča rozšírenie takéhoto prístupu na všetky dostupné druhy dopravy (intermodalita) s cieľom maximalizovať vplyv takejto stratégie. Okrem toho sa EHSV domnieva, že každá stratégia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky by mala vychádzať z primeraného vzdelávania a odbornej prípravy pre súkromných a profesionálnych vodičov, lebo zlyhanie ľudského faktora je naďalej hlavnou príčinou nehôd.

1.6. EHSV podporuje návrh systematicky zohľadňovať zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky. Obzvlášť výbor odporúča paralelný vývoj iných osobitných bezpečnostných ustanovení pre vozidlá, a tak uzavrieť cyklus.

## 2. Úvod

2.1. Bezpečnosť cestnej premávky v EÚ sa v posledných desaťročiach výrazne zvýšila. V rokoch 2001 až 2010 klesol počet úmrtí na cestách v EÚ o 43 % a v rokoch 2010 až 2016 o ďalších 19 %. Napriek tomu počet úmrtí na cestách zostáva vysoký (25 620 ľudí prišlo o život na cestách v EÚ v roku 2016<sup>(1)</sup>) a štatistiky ukazujú postupnú stagnáciu úsilia EÚ o bezpečnú mobilitu.

2.2. Z tohto dôvodu vyhlásenie z Valletty obsahovalo podnet Európskej komisii, aby predložila novú iniciatívu na úpravu **smernice 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (RISM)** v súvislosti so zmenami mobility vyplývajúcimi zo spoločenských trendov a technologického vývoja. Táto iniciatíva, zameraná na bezpečnosť cestnej premávky, zohráva kľúčovú úlohu v **strategickom akčnom pláne pre bezpečnosť cestnej premávky**<sup>(2)</sup>, ktorý bol uverejnený v máji 2018 v rámci **3. balíka opatrení v oblasti mobility**<sup>(3)</sup>.

## 3. Zhrnutie návrhu

3.1. Napriek pokroku v posledných rokoch je počet vážnych alebo smrteľných nehôd na cestách naďalej príliš vysoký. Keďže 90 % dopravných nehôd spôsobuje zlyhanie ľudského faktora, Komisia sa domnieva, že automatizácia, prepojenosť, nové konštrukčné normy pre cesty a vozidlá by mohli znížiť počet nehôd a ich dôsledky pre vodičov, cestujúcich a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (napr. cyklistov).

3.2. Komisia predovšetkým stanovila cieľ „**vízia nulovej nehodovosti**“ so zámerom dosiahnuť do roku 2050 stav bez smrteľných a vážnych nehôd na cestách. Návrh tiež zavádza dočasný cieľ 50 % zníženia počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení do roku 2030.

3.3. Na dosiahnutie týchto cieľov EÚ plánuje prijať nové technologické a regulačné nástroje založené na „**safe system**“ (bezpečnom systéme)<sup>(4)</sup> Svetovej zdravotníckej organizácie. Princíp tohto prístupu spočíva v tom, že hoci nie je možné úplne zabrániť nehodám, možno podniknúť kroky na zníženie počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení.

3.4. Súčasná smernica RISM bola prijatá v roku 2008 s cieľom zabezpečiť, aby hľadiská bezpečnosti cestnej premávky boli v popredí pozornosti všetkých fáz plánovania, navrhovania a prevádzky cestnej infraštruktúry. Existujú však mnohé rozdiely v stave vykonávania tejto smernice na vnútroštátnej úrovni. Tieto rozdiely často zodpovedajú vyššej úrovni smrteľných a vážnych nehôd<sup>(5)</sup>. Z tohto dôvodu je nevyhnutné harmonizovať bezpečnostné pravidlá a zlepšiť výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Členské štáty by mali získať osobitnú finančnú podporu prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy (200 miliónov EUR) na obdobie 2018 – 2020.

3.5. Cieľom revidovanej smernice je dosiahnuť vyššie uvedené ciele zavedením týchto opatrení:

- zavedenie transparentnosti a následných opatrení v oblasti postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry;
- posudzovanie ciest v rámci celej siete a systematický a proaktívny postup mapovania rizík s cieľom posúdiť „vstavanú“, resp. inherentnú, bezpečnosť ciest v celej EÚ;
- rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice nad rámec transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), aby sa vzťahovala na diaľnice a hlavné cesty mimo siete, ako aj na všetky cesty mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s úplným alebo čiastočným využitím fondov EÚ (Sieť TEN-T sa vyznačuje výrazným objemom dopravy, no vďaka prísnyh bezpečnostným normám smrteľné nehody nie sú veľmi časté (8 %); V rámci hlavnej cestnej siete EÚ sa stane 39 % všetkých smrteľných dopravných nehôd v EÚ. Koordinované opatrenia EÚ týkajúce sa hlavnej cestnej siete (vrátane časti mimo siete TEN-T) by mali prispieť k dosiahnutiu „vízie nulovej nehodovosti“.

<sup>(1)</sup> Databáza nehôd na cestách EÚ, 2016.

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

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

<sup>(4)</sup> Svetová zdravotnícka organizácia, „Save LIVES – A road safety technical package“, 2017.

<sup>(5)</sup> Care – databáza nehôd na cestách v EÚ.

- stanovenie všeobecných výkonnostných požiadaviek, pokiaľ ide o cestné značenia a dopravné značky, s cieľom uľahčiť zavedenie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných systémov mobility a
- stanovenie povinnosti zohľadňovať zraniteľných účastníkov cestnej premávky systematicky vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky.

#### 4. Všeobecné pripomienky

4.1. EHSV víta návrh Komisie, ktorého cieľom je zmena smernice 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Výbor rozhodne schvaľuje vyhlásenie z Valletty a domnieva sa, že na dosiahnutie lepších výsledkov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je nutný posilnený európsky prístup.

4.2. 3. balík opatrení v oblasti mobility tvorí súbor navzájom prepojených legislatívnych iniciatív. Výbor sa rozhodol zaoberať sa každým legislatívnym návrhom v samostatnom stanovisku. Z tohto dôvodu treba toto stanovisko chápať v súvislosti s predchádzajúcimi stanoviskami EHSV, ale aj so stanoviskami vypracovanými v súlade s ním a ktoré skúmajú špecifické aspekty 3. balíka opatrení v oblasti mobility<sup>(6)</sup>.

4.3. Výbor podporuje „víziu nulovej nehodovosti“ – cieľ, ktorý sa dá dosiahnuť pomocou prístupu bezpečného systému. Táto stratégia si bude vyžadovať zapojenie všetkých sektorov a všetkých účastníkov cestnej premávky s cieľom dosiahnuť posilnené riadenie. Je dôležité, aby ukazovatele stanovené na splnenie týchto cieľov boli jasné a dali sa monitorovať. Organizácie občianskej spoločnosti by mali byť aktívne zapojené do všetkých fáz tvorby, vykonávania, monitorovania a hodnotenia stratégie.

4.4. EHSV víta rozhodnutie vyčleniť 200 miliónov EUR (obdobie 2018 – 2020) na bezpečnosť cestnej premávky. Výbor však považuje za potrebné navýšiť rozpočet v rámci budúceho VFR na roky 2021 – 2027 s cieľom zabezpečiť kontinuitu v dlhodobom horizonte, aby sa ambiciózne ciele, ktoré si vytýčila EÚ, mohli splniť<sup>(7)</sup>. (Európska komisia odhaduje, že objem investícií potrebných na vybudovanie základnej siete TEN-T sa v období 2021 – 2030 zvýši na približne 500 miliárd EUR a na dobudovanie celej siete bude potrebných 1 500 miliárd EUR.)

4.5. EHSV je presvedčený, že väčší rozpočet pre dopravu bude mať dodatočný pozitívny vplyv na rast a zamestnanosť v Európe. Investované finančné prostriedky budú mať pákový efekt a prispedia k vytvoreniu 13 miliónov pracovných miest ročne do roku 2030 a vytvorí dodatočné príjmy do výšky 4 500 miliárd EUR (1,8 % HDP EÚ). Znamená to, že každá jedna miliarda EUR investovaná do siete TEN-T by mala vytvoriť až do 20 000 pracovných miest<sup>(8)</sup>.

4.6. Výbor sa domnieva, že iniciatíva pre systematický a aktívny postup mapovania rizík v celej európskej sieti TEN-T, ako aj všetkých diaľnic (mimo siete TEN-T) a hlavných ciest je nevyhnutným krokom pri plánovaní rozsahu a typu opatrení v oblasti infraštruktúry, ktoré treba vykonať v súvislosti s európskou dopravnou sieťou. Napriek tomu z dôvodu vykonávania súčasnej smernice RISM rôznymi štátmi je dôležité stanoviť reálne ciele a termíny pre všetky členské štáty a poskytnúť primerané finančné opatrenia na podporu najviac zaostalých regiónov a krajín<sup>(9)</sup>.

4.7. Výbor poukazuje na to, že stratégia EÚ sa zameriava najmä na financovanie výstavby novej infraštruktúry. Údržba a modernizácia existujúcich ciest by však tiež mali získať primerané finančné prostriedky, pretože tieto faktory sú rovnako rozhodujúce pre udržanie vysokej úrovne bezpečnosti cestnej premávky.

<sup>(6)</sup> TEN/666 – Udržateľná mobilita pre Európu, Barbucci, 2018, (pozri stranu 254 tohto úradného vestníka); TEN/668 – Jednotná európska námorná platforma + elektronické údaje o nákladnej doprave, Back, 2018, (pozri stranu 265 tohto úradného vestníka); TEN/669 – Realizácia projektov siete TEN-T, Dumitru Fornea, 2018, (pozri stranu 269 tohto úradného vestníka); TEN/675 – Hmotnosti a rozmery cestných vozidiel, Back, 2018, (pozri stranu 286 tohto úradného vestníka); TEN/672 – Nástroj na prepájanie Európy, Plosceanu a Watson, 2018, (Ú. v. EÚ C 440, 6.12.2018, s. 191); TEN/673 – Prepojená a automatizovaná mobilita, Samm, 2018, (pozri stranu 274 tohto úradného vestníka); TEN/674 – Označovanie pneumatík, 2018, (pozri stranu 280 tohto úradného vestníka); TEN/667, (pozri stranu 261 tohto úradného vestníka); INT/863 – Bezpečnosť vozidiel/ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, Hencks, 2018, (Ú. v. EÚ C 440, 6.12.2018, s. 90).

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

<sup>(8)</sup> TEN/672 – Nástroj na prepájanie Európy, Plosceanu a Watson, 2018.

<sup>(9)</sup> TEN/669 – Realizácia projektov siete TEN-T, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Nové výkonnostné požiadavky na cestné značenie a značky sú kľúčové pre rozvoj systémov kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility (C-ITS). Výbor považuje za dôležité umožniť pre vozidlá a cestnú infraštruktúru neustálu výmenu informácií s cieľom reagovať na „zmiešaný dopravný systém“, ktorý sa vyznačuje vozidlami používajúcimi rôzne technológie: riadenie vozidla človekom, asistované riadenie a automatizovaná jazda<sup>(10)</sup>. Na účely dokončenia stratégie o bezpečnej mobilite je dôležité rozšíriť takýto prístup na všetky dostupné druhy dopravy (intermodalita) s priamym vplyvom na zníženie a bezpečnosť objemu dopravy<sup>(11)</sup>.

4.9. EHSV je presvedčený, že nové technológie môžu zmysluplne prispieť k modernizácii noriem bezpečnosti cestnej premávky, pričom sa zohľadnia ich obmedzenia a bezpečnostné opatrenia potrebné pri ich využití. Okrem toho sa EHSV domnieva, že každá stratégia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky by mala vychádzať z primeraného vzdelávania a odbornej prípravy pre súkromných a profesionálnych vodičov, lebo zlyhanie ľudského faktora naďalej ostáva jednou z hlavných príčin nehôd.

4.10. EHSV podporuje návrh systematicky zohľadňovať zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky. Tento prístup je v súlade s novými trendmi a návykmi občanov EÚ (napr. väčší počet cyklistov). Výbor odporúča paralelný vývoj s inými osobitnými bezpečnostnými ustanoveniami pre vozidlá, aby sa uzavrel cyklus (napr. zdokonalené systémy núdzového brzdenia, systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a iná konštrukcia kabín pre ťažké úžitkové vozidlo s cieľom napomôcť viditeľnosť cyklistov a chodcov, ako aj senzory na ich detekciu)<sup>(12)</sup>.

## 5. Konkrétne pripomienky

5.1. EHSV považuje za dôležité rozvíjať fyzickú aj digitálnu infraštruktúru súbežne. Takisto je dôležité čo najskôr zabezpečiť úplné pokrytie 5G v Európe na všetkých diaľniciach a hlavných cestných sieťach s cieľom umožniť účinné prepojenie medzi cestami a vozidlami a medzi vozidlami navzájom<sup>(13)</sup>. Aj v tomto prípade EHSV odporúča primeranú a dlhodobú finančnú podporu v budúcom VFR 2021 – 2027.

5.2. Výbor v súlade s odporúčaním Európskej rady pre bezpečnosť dopravy<sup>(14)</sup> tvrdí, že rozsah RISM by sa mal rozšíriť na všetky hlavné vidiecke a mestské ulice. Tento širší prístup je potrebný na dosiahnutie účinného drastického zníženia počtu smrteľných a vážnych nehôd do roku 2030. Tento návrh vychádza zo skutočnosti, že návrh Komisie sa týka polovice nehôd, ku ktorým dochádza na cestách v EÚ, a že prevažná väčšina vážnych zranení sa vyskytuje na mestských cestách.

5.3. V roku 2015 začala EÚ rozširovať stratégiu TEN-T na západný Balkán<sup>(15)</sup>. Táto iniciatíva, podporená prostredníctvom investičného rámca pre západný Balkán (WBIF) a Nástroja na prepájanie Európy (NPE), by mala mať rozhodujúci vplyv na proces rozširovania EÚ. EHSV odporúča začleniť vykonávanie strategického akčného plánu pre bezpečnosť cestnej premávky do rámca tohto ambiciózneho projektu v oblasti infraštruktúry. Toto opatrenie by malo byť v súlade s návrhom Komisie rozšíriť rozsah RISM na cestnú infraštruktúru mimo mestských oblastí s využitím finančných prostriedkov EÚ. Predovšetkým by malo umožniť, aby šesť krajín západného Balkánu mohlo vstúpiť do EÚ bez rozdielov v oblasti bezpečnosti a infraštruktúry.

V Bruseli 17. októbra 2018

*Predseda*  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Luca JAHIER

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

<sup>(11)</sup> TEN/666 – Udržateľná mobilita v Európe, Barbucci, 2018.

<sup>(12)</sup> INT/863 – Bezpečnosť vozidiel/ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, Hencks, 2018.

<sup>(13)</sup> TEN/673 – Prepojená 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\\_sk.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_sk.htm)