



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

PŘÍLOHA

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

EVROPA V POHYBU

Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá

Příloha 1: Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu

V této příloze jsou vymezena konkrétní opatření naplánovaná na dobu trvání mandátu této Komise, tedy do konce třetího čtvrtletí roku 2019. **U těchto opatření je stanoven konkrétní cílový časový rámec.** Vzhledem k tomu, že samozřejmě není možné předjímat opatření další Komise, jsou v příloze místo toho orientačně uvedena další opatření plánovaná na období po roce 2019, **aniž by u nich byl stanoven konkrétní cílový časový rámec.**

1. Lepší řízení bezpečnosti silničního provozu

Vzhledem k tomu, že je třeba zvrátit tendenci stagnace výsledků bezpečnosti silničního provozu v EU a přiblížit se dosažení dlouhodobého cíle nulové úmrtnosti na silnicích EU („Vize Nula“) do roku 2050, je třeba uplatnit nový přístup. Rámec právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030, který by měl být podrobně vypracován do roku 2019, vychází z **přístupu bezpečného dopravního systému založeného na zásadách Vize Nula.** Tento přístup zahrnuje stanovení jasných **cílů**, sledování pokroku pomocí souboru **klíčových výkonnostních ukazatelů** přímo spojených s předcházením úmrtí a vážných zranění všech uživatelů silnic. Vyžaduje koordinovaná **opatření všech odvětví a pro všechny uživatele silnic** v rámci lepší správní struktury.

Hlavní správní opatření

Komise dá [ve druhém čtvrtletí roku 2019] konkrétní podobu zásadám rámce právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 stanoveným v tomto sdělení Především

- v úzké spolupráci s členskými státy vypracuje seznam klíčových výkonnostních ukazatelů, které budou propojeny s požadovanými výsledky,
- rozšíří mandát skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu (skupina bude složena z vysokých představitelů vnitrostátních orgánů) tak, aby zahrnoval strategické poradenství a časté poskytování zpětné vazby, a
- zavede novou funkci evropského velvyslance pro bezpečnost silničního provozu, jímž bude známá osobnost, která bude pověřena koordinací úsilí o zvýšení bezpečnosti silničního provozu s členskými státy a šířením osvědčených postupů uvnitř EU i na mezinárodní úrovni.

V celém období trvání rámce bude Komise (jejíž práci bude řídit koordinační skupina složená ze zástupců několika generálních ředitelství) spolupracovat s členskými státy a zúčastněnými stranami na sledování a urychlování pokroku, například organizováním pololetních konferencí o výsledcích a podporováním dobrovolných závazků, zejména v souvislosti s Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu¹.

2. Větší finanční podpora bezpečnosti silničního provozu

Důležitým prostředkem, jímž může EU urychlit dosažení výsledků, je podpora iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu různými způsoby financování. V současném finančním

¹ Evropská charta bezpečnosti silničního provozu je platforma občanské společnosti pro bezpečnost silničního provozu, kterou vytvořila Evropská komise a která dnes čítá více než 3 500 členů.

rámci lze z regionálních fondů podporovat modernizaci infrastruktury. Navíc se v dnes zveřejněné výzvě Nástroje pro propojení Evropy dává k dispozici 200 milionů EUR na podporu bezpečnosti silničního provozu a digitalizace. Z dlouhodobějšího hlediska bude pro modernizaci infrastruktury, další opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a také budování kapacit nutné zajistit **stabilitu a soudržnost možností financování**.

Hlavní opatření z hlediska podpory a financování

Komise bude:

- podporovat využívání finanční podpory EU z evropských strukturálních a investičních fondů na modernizaci infrastruktury vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu, a to zejména v členských státech, které mají v oblasti bezpečnosti provozu ve srovnání s ostatními špatné výsledky, a bude podporovat využívání Nástroje pro propojení Evropy [druhé čtvrtletí roku 2018],
- v dalším víceletém finančním rámci zjednodušovat a zvyšovat finanční podporu na opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu s ohledem na komplementaritu různých nástrojů financování [druhé čtvrtletí roku 2018],
- zkoumat, jak zajistit stabilitu finanční podpory opatření zaměřených na bezpečnost silničního provozu v dalším víceletém finančním rámci; jedná se například o společné přeshraniční donucovací operace v oblasti dopravy organizované na základě spolupráce policejních orgánů [třetí čtvrtletí roku 2018], a
- zkoumat možnosti finanční podpory budování kapacit na úrovni členských států, například v souvislosti se strategiemi bezpečného systému (tedy například metodika měření klíčových výkonnostních ukazatelů) [třetí čtvrtletí roku 2019].

Kromě toho Komise v úzké spolupráci s Evropskou investiční bankou posoudí, jak zjednodušit přístup veřejných orgánů k vhodné finanční podpoře pro vytvoření bezpečnějšího vozového parku. Pro tento účel by mohl být například zřízen Nástroj pro bezpečnější dopravu nebo by mohl být rozšířen stávající Nástroj pro čistší dopravu². Komise bude dále zkoumat, jak financovat výzkum a inovace potřebné pro rozvoj a provádění strategií bezpečného systému.

3. Bezpečnější silnice a okraje silnic

Přístup bezpečného systému ke stavbě silnic je takový, že je třeba přizpůsobit funkce silnic, jejich projektování, uspořádání a rychlostní limity možnému lidskému selhání, aby střety vozidel nevedly k úmrtím a vážným zraněním. Komise dnes navrhuje revizi směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, aby zajistila, že **mapování rizik bude transparentnější a bude zahrnovat celou síť**, a aby rozšířila oblast působnosti směrnice z transevopské sítě na **všechny hlavní silnice**.

Hlavní opatření pro bezpečnost silnic a okrajů silnic

Komise:

- provede přípravné práce a zřídí odbornou skupinu, kterou pověří vypracováním rámce pro klasifikaci silnic, která by v souladu s přístupem „bezpečného systému“ lépe propojovala rychlostní limity s projektováním a uspořádáním silnic [třetí čtvrtletí roku 2019], a

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

- usnadní výměny zkušeností o metodikách „bezpečného systému“ mezi jeho uživateli (např. prostřednictvím Fóra evropských auditorů bezpečnosti silničního provozu) [po přijetí revidované směrnice o řízení bezpečnostní silniční infrastruktury].

Po celou dobu trvání rámce se Komise bude snažit zjistit, jaká další opatření by EU mohla přijmout, může se jednat například o stanovení konkrétních bezpečnostních cílů pro silnice transevropské dopravní sítě při dalším přezkumu pokynů pro transevropskou síť.

4. Bezpečná vozidla

EU úspěšně snížila počet úmrtí a vážných zranění tím, že prostřednictvím po sobě jdoucích změn nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o bezpečnosti chodců zlepšila bezpečnost vozidel. Komise navrhuje tato nařízení opět změnit a zavést jako **povinnost vybavení některými důležitými bezpečnostními prvky**, jako jsou např. inteligentní asistent rychlosti, autonomní nouzové brzdění (a to i ve vztahu k chodcům a cyklistům) nebo lepší přímý výhled pro nákladní vozidla. Jako návazné opatření bude nutné při práci EU a OSN jako prioritu stanovit vývoj nových předpisů týkajících se bezpečnosti vozidel (například normy pro autonomní nouzové brzdění pro nákladní vozidla, včetně norem pro detekci chodců a cyklistů, a normy pro přímý výhled). Zajímavým prostředkem, jímž lze pozitivně ovlivňovat tempo zavádění bezpečnostních technologií, jsou také **veřejné zakázky**.

Komise kromě toho navrhuje revizi nařízení o označování pneumatik, aby se zlepšila informovanost spotřebitelů, zejména pokud jde o **výkon pneumatik z hlediska bezpečnosti**.

Hlavní opatření ve věci bezpečných vozidel

Komise:

- začne vyhodnocovat, zda je dodatečné vybavení stávajícího vozového parku (zejména autobusů a nákladních vozidel) pokročilými systémy asistence řidiče proveditelné a nákladově účinné [čtvrté čtvrtletí roku 2018], a
- bude vybízet členské státy, aby při zachování hospodářské soutěže na vnitřním trhu zvážily zavedení vnitrostátních pobídek pro rychlé zavádění vyzkoušených technologií škálou prostředků zahrnující veřejné zakázky, politiku bezpečné dopravy a pobídky v oblasti daní a pojištění [druhé čtvrtletí roku 2018].

Komise bude usilovat o přijetí dobrovolných závazků například ze strany:

- zaměstnavatelů / sdružení podnikatelů v odvětví silniční nákladní dopravy (např. závazky týkající se užívání vozidel vybavených nejnovějšími bezpečnostními prvky ještě předtím, než bude užívání takových prvků povinné),
- veřejných orgánů (např. závazky měst týkající se koupě nejen nejčistších, ale i nejbezpečnějších vozidel při zadávání veřejných zakázek souvisejících s jejich vozovým parkem),
- výrobců (např. závazky týkající se instalace bezpečnostních prvků přesahujících minimální požadavky ve všech cenových segmentech),
- pojišťovatelů (např. závazky týkající se změny struktury pojistného ve prospěch bezpečnějších vozidel),

- odvětví pronájmu a sdílení vozidel (např. závazky týkající se upřednostňování bezpečných aut při pronájmech a leasingu, pravidelné údržbě apod.),
- autoškol (např. závazky týkající se vzdělávání nových a stávajících řidičů i uživatelů vozidel o využívání nových bezpečnostních prvků ve vozidlech).

Komise posoudí potřebu dalších opatření, včetně případných změn právních předpisů o pneumatikách upravujících zkoušku přilnavosti pneumatik na konci doby životnosti, úprav právního rámce technických kontrol vozidel, včetně opatření pro boj proti případným nedovoleným úpravám vozidel ze strany vlastníků/držitelů, a opatření na zvýraznění aspektů bezpečnosti v právních předpisech EU o veřejných zakázkách.

5. Bezpečné využívání silnic

Chování uživatelů silnic z hlediska bezpečnosti (rychlost, používání ochranného vybavení typu bezpečnostních pásů a přileb, řízení bez alkoholu a jiných drog, jízda či chůze bez rozptylování) a jeho **vynucování** jsou také klíčovými faktory prevence a zmírňování vážných nehod. Návrh revidovaného nařízení o obecné bezpečnosti a bezpečnosti chodců se vztahuje na některé prvky, které slibují vysoký přínos z hlediska bezpečnosti (inteligentní asistent rychlosti, technologie pro rozeznání ospalosti, normalizovaná rozhraní pro alkoholové imobilizéry).

Hlavní opatření pro bezpečné užívání silnic

Komise:

- vyhodnotí možnosti zlepšení efektivnosti směrnice o přeshraničním stíhání dopravních přestupků na základě vyhodnocení, které bylo provedeno v roce 2016 [čtvrté čtvrtletí roku 2018],
- zahájí studii proveditelnosti možné legislativní iniciativy o vzájemném uznávání zákazu řízení motorových vozidel [první čtvrtletí roku 2019],
- provede do právních předpisů EU nařízení Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (UNECE) o povinném používání bezpečnostních pásů na všech sedadlech [čtvrté čtvrtletí roku 2018],
- bude spolupracovat s členskými státy na vytvoření podmínek nezbytných pro fungování inteligentního asistenta rychlosti, včetně dostupnosti omezení rychlosti v digitálním formátu, a zváží proveditelnost a přijatelnost budoucího zavedení nenastavitelného inteligentního asistenta rychlosti [třetí čtvrtletí roku 2019] a
- začne hodnotit, jak posílit doporučení EU o povoleném obsahu alkoholu v krvi, např. doporučením přísnějších limitů pro řidiče z povolání anebo začínající řidiče a poskytnutím pokynů k používání alkoholových imobilizérů [třetí čtvrtletí roku 2018].

Komise bude usilovat o přijetí dobrovolných závazků například ze strany:

- zaměstnavatelů/sdružení podnikatelů v odvětví silniční nákladní dopravy (např. lepší vzdělávání a zvyšování informovanosti řidičů z povolání nad rámec právních požadavků na odbornou přípravu řidičů),
- vzdělávacího sektoru (např. zařadit bezpečnost silničního provozu do školních osnov) a organizací uživatelů (např. podpořit bezpečné chování, zohlednit věk a pohlaví),
- veřejných orgánů (např. požadavek na zavedení alkoholových imobilizérů při zadávání veřejných zakázek),

- provozovatelů autobusové dopravy (např. informační kampaně o bezpečnostních pásích),
- společností poskytujících taxislužbu a spolujízdu (např. vybavení vozidel dětskými autosedačkami).

Komise bude rovněž usilovat o to, aby se z budoucího programu pro výzkum a vývoj podpořil výzkum metod testování a levnějších nástrojů pro detekci drog i pro automatické vyhodnocení způsobilosti řidiče k jízdě a nástrojů, které by bránily rozptýlení elektronickými systémy integrovanými ve vozidlech. Vyhodnotí, zda zavede povinnost individuálního elektronického připomínání bezpečnostních pásů v autobusech a spolu s odvětvím vypracuje kodex správných postupů, aby se zajistilo, že telefony a informační systémy uvnitř vozidel budou navrženy tak, aby umožňovaly bezpečné používání. Komise určí potřebu dalších opatření, například pokud jde o definici a provádění pojmu „bezpečná rychlost“, o cyklistické přilby a ochranné oděvy pro motocyklisty anebo odstupňovaný řidičský průkaz pro začínající řidiče.

6. Rychlá a účinná reakce na nouzové situace

Efektivní péče po dopravní nehodě, včetně rychlého převozu do správného nemocničního zařízení kvalifikovanými pracovníky, snižuje následky zranění. V této souvislosti by se mělo úzce sledovat zavádění systému **eCall**, tedy automatického tísňového volání v případě dopravní nehody.

Hlavní opatření týkající se reakcí na dopravní nehody

Komise:

- začne vyhodnocovat výsledky systému eCall a zváží jeho možné rozšíření na další kategorie vozidel (těžká nákladní vozidla, autobusy a autokary, motocykly a zemědělské traktory) [třetí čtvrtletí roku 2019] a
- usnadní užší kontakty mezi orgány pro bezpečnost silničního provozu a sektorem zdravotnictví, aby se posoudily další praktické a výzkumné potřeby (např. jak zajistit ošetření zranění kvalifikovanými zaměstnanci a v odpovídajících zdravotnických zařízeních) [třetí čtvrtletí roku 2018].

Komise bude usilovat o přijetí dobrovolných závazků například ze strany:

- provozovatelů komerční a veřejné dopravy (např. vzdělávání řidičů o oblasti poskytování první pomoci),
- výrobců (např. instalace systému „eCall“ do nových vozidel stávajících typů nebo jejich dovybavení),
- pojišťoven (např. snížení pojistného u vozidel, do nichž byl instalován systém „eCall“).

7. Další zajištění bezpečnosti silničního provozu

Propojení a automatizace mají v dlouhodobém horizontu obrovský potenciál pro bezpečnost silničního provozu, ale je třeba řešit rizika, která přinášejí například v souvislosti s **kybernetickou bezpečností**, a rizika spojená s fungováním vysoce automatizovaných vozidel ve **smíšené dopravě**. Komise proto v balíčku opatření pro mobilitu navrhuje ucelenou strategii pro propojenou a automatizovanou mobilitu.

Ekonomika sdílení (například systémy pro sdílení automobilů a jízdních kol) a některá **environmentální opatření** mohou přinášet vzájemné výhody, pokud jsou kombinovány s opatřeními

v oblasti bezpečnosti silničního provozu (např. bezpečnější a atraktivnější prostředí pro chůzi a jízdu na kole), ale také rizika, jako je více nechráněných účastníků silničního provozu.

Každá budoucí iniciativa bude muset zohlednit zvláštní potřeby **zranitelných účastníků silničního provozu** a různých **skupin uživatelů** (věk, pohlaví, postižení). Kromě toho může být nutné posílit opatření v oblasti **bezpečnosti práce**.

Hlavní opatření týkající se nových výzev

Komise:

- přijme specifikace pro spolupracující inteligentní dopravní systémy (akt v přenesené pravomoci podle směrnice o inteligentních dopravních systémech), včetně komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidlem a infrastrukturou [čtvrté čtvrtletí roku 2018]³,
- bude úzce spolupracovat se zúčastněnými stranami na zahájení procesu směřujícího k vypracování kodexu chování pro bezpečný přechod na vyšší úroveň automatizace, aby bylo zajištěno, že požadavky a postupy berou ohled na bezpečnost silničního provozu (smíšená doprava, interakce s ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, jízda v konvoji), zejména s ohledem na zajištění soudržnosti mezi vnitrostátními dopravními předpisy a zamezení rozporu s pravidly EU pro vozidla [třetí čtvrtletí roku 2019]; a
- zavede soutěž nebo cenu Bezpečné město [třetí čtvrtletí roku 2019].

Komise bude usilovat o přijetí dobrovolných závazků například ze strany:

- provozovatelů, správců vozových parků a dopravců (např. závazky týkající se přijetí vnitropodnikové politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu),
- oborových sdružení (např. vydávání pokynů v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro malé a střední podniky, zejména pokud jde o bezpečnost dodávkových vozidel ve městech) a
- vnitrostátních orgánů (např. využívání příkladů osvědčených postupů v oblasti boje proti neoprávněným úpravám vozidel a informování o této problematice).

Během celého rámcového období bude Komise vyhodnocovat potřebu dalších opatření na úrovni EU, například na podporu harmonizace rozhraní člověk/stroj namontovaných do vozidel, aby se zajistilo, že všichni řidiči a uživatelé mohou komunikovat s vozidly, aniž by byla ohrožena bezpečnost a byl vyřešen přístup k údajům ve vozidlech. Komise posoudí, zda přezkoumat právní předpisy týkající se řidičských průkazů, technických prohlídek, odborné přípravy řidičů z povolání a doby řízení, aby se zohlednil vývoj v oblasti spolupracující, propojené a autonomní mobility. Komise bude dále posuzovat aspekty bezpečnosti silničního provozu, pokud jde o plánování městské mobility, bezpečnost práce, způsobilost k řízení a jízdě a nové obchodní modely v osobní dopravě.

Komise bude rovněž v příštím rámcovém programu podporovat a motivovat výzkum a inovace s cílem získat informace pro politiku v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to i pokud jde o nové formy mobility a společenské změny, interakci mezi lidmi a technologiemi, zejména rozhraní člověk/stroj, a bezpečný přechod k automatizaci, prosazování a bezpečnosti.

³ Viz COM(2018) 283 – Sdělení: „Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti“

8. Úloha EU na celosvětové úrovni: vyvážená bezpečnost silničního provozu

Komise se v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaměřuje mimo EU na země v jejím bezprostředním sousedství, především na země **západního Balkánu** a **Východního partnerství**, s nimiž by měla v roce 2018 podepsat prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, a také na Turecko.

Měla by se vyhodnotit také úloha EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vztahu k OSN, zejména k Evropské hospodářské komisi OSN,

Hlavní opatření pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu mimo EU

Komise:

- bude dále rozvíjet spolupráci v oblasti bezpečnosti silničního provozu se sousedy EU, především se zeměmi západního Balkánu a Východního partnerství, a bude přitom vycházet z prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, která budou přijata v roce 2018. Bude se jednat především o výměnu osvědčených postupů a podporu budování kapacit [třetí čtvrtletí roku 2018].

Komise rovněž vyhodnotí, jakým způsobem bychom mohli posílit koordinaci pravidel dopravního provozu (Ženevská a Vídeňská úmluva OSN), a to i na úrovni EU, aby bylo možné tato pravidla harmonizovaně přizpůsobit spolupracujícím, propojeným a autonomním mobilitě. Komise dále posoudí, jakým způsobem by mohla spolupracovat s mezinárodními finančními iniciativami, například světským fondem OSN pro bezpečnost silničního provozu.