

Brusel 18. června 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	10842/24
Předmět:	Závěry Rady ke zvláštní zprávě Evropského účetního dvora č. 04/2024 týkající se úsilí EU o dosažení jejích cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu – výsledek jednání

Na zasedání konaném dne 18. června 2024 schválila Rada závěry o zvláštní zprávě EÚD o bezpečnosti silničního provozu ve znění uvedeném v příloze.

Závěry Rady k zvláštní zprávě Evropského účetního dvora č. 04/2024 nazvané „Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu – čas přeradit na vyšší rychlost“

RADA EVROPSKÉ UNIE:

1. VÍTÁ zvláštní zprávu Evropského účetního dvora č. 04/2024, která byla zveřejněna dne 14. března 2024, nazvanou „Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu – čas přeradit na vyšší rychlost“, která důkladně zkoumá současný stav a trendy v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU, a to zejména s ohledem na skutečnost, že se nacházíme v polovině politického období 2021–2030.
2. SOUHLASÍ s Účetním dvorem, že nastal vhodný čas provést hodnocení v zájmu soustavného zlepšování bezpečnosti silničního provozu, což v souladu s přístupem zohledňujícím rizika nebo integrovaným přístupem (jako je přístup bezpečného systému) vyžaduje kroky na více frontách se zapojením veřejných orgánů všech úrovní, všech účastníků silničního provozu, průmyslu a subjektů občanské společnosti; je toho zapotřebí k tomu, aby bylo možné dosáhnout ambiciózních cílů snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích o polovinu (ve srovnání s rokem 2019) a co nejvíce se přiblížit nulovému počtu obětí na silnicích do roku 2050 prostřednictvím iniciativy „vize nulových obětí na cestách“ nebo podobných účinných strategií.
3. VÍTÁ pokrok některých členských států při plnění jejich cílů snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích o polovinu, avšak UZNÁVÁ, že současný celkový pokrok je pro splnění tohoto cíle nedostatečný.
4. PŘIPOMÍNÁ analýzu a závazky obsažené v závěrech Rady o bezpečnosti silničního provozu ze dne 8. června 2017, potvrzující Vallettské prohlášení¹, v němž se zdůrazňuje, že daň, kterou jako lidé i jako společnost platíme za smrtelné a vážné dopravní nehody, je nepřijatelně vysoká.

¹ Viz dokument 9994/17.

5. S OHLEDEM NA různé výchozí pozice členských států PŘIPOMÍNÁ, že v oblasti politiky týkající se bezpečnosti silničního provozu, která spadá do sdílené pravomoci, jsou rozdíly v metodách, postupech a vnitrostátních charakteristikách mezi členskými státy cenným zdrojem vzájemného učení a výměny osvědčených postupů, čehož se členské státy účastní.
6. VYJADŘUJE VÁŽNÉ ZNEPOKOJENÍ nad tím, že při smrtelných dopravních nehodách v EU, a to jak v městských, tak ve venkovských oblastech, jsou ve vysokém počtu zastoupeni aktivní a zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté, uživatelé jednostopých motorových vozidel a elektrických koloběžek), kteří jsou také stále více konfrontováni s většími a těžšími vozidly, a dále nad vysokým rizikem usmrcení nebo vážného zranění mladých a starších účastníků silničního provozu, pročež vyzývá k lepší analýze údajů týkajících se expozice tomuto riziku a k naléhavému přijetí vhodných opatření.
7. ODKAZUJE na závazky k zajištění bezpečné koexistence různých dopravních prostředků, které byly vyjádřeny v nedávno podepsaném interinstitucionálním evropském prohlášení o cyklistice², a PŘIPOMÍNÁ probíhající revizi směrnice o řidičských průkazech³, v jejímž rámci jsou předmětem diskuse celounijní regulační systémy pro začínající řidiče a řízení s doprovodem, jakož i otázky týkající se způsobilosti k řízení.
8. BERE NA VĚDOMÍ dohodu dosaženou na politické úrovni ohledně revize evropského regulačního rámce usnadňujícího přeshraniční vymáhání sankcí za dopravní delikty⁴ a skutečnost, že většina úmrtí na silnicích v EU je přímým důsledkem dopravních deliktů.
9. JE ZNEPOKOJENA tím, že jednou z hlavních příčin dopravních nehod je i nadále vysoce rizikové chování na silnicích, zejména překračování povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu nebo návykových látek, nepozornost či únava při řízení a řízení bez bezpečnostních pásů, nepoužívání dětských zadržných systémů a ochranného vybavení nebo jejich nesprávné používání.

² Prohlášení ze dne 4. dubna 2024, dokument 6215/24.

³ Viz obecný přístup Rady k návrhu směrnice o řidičských průkazech, přijatý dne 4. prosince 2023, dokument 16345/23.

⁴ Dne 12. března 2024 bylo dosaženo předběžné politické dohody o návrhu, kterým se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

10. UZNÁVÁ, že pro mobilitu zítřka mají rostoucí význam aktivní druhy dopravy, přičemž je třeba brát zřetel mimo jiné na úsporu energie, potřebu bojovat proti změně klimatu, a že veřejná politika musí tento přechod podporovat ku prospěchu všech, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zlepšení přístupnosti.
11. ODKAZUJE na Stockholmské prohlášení podepsané ve dnech 19.–20. února 2020⁵, zejména na jeho bod č. 11, v němž se veřejné orgány vyzývají, aby v místech, kde dochází k častému a plánovanému setkávání aktivních a zranitelných účastníků silničního provozu s vozidly, stanovily maximální rychlost silničního provozu na 30 km/h, s výjimkou případů, kdy existují přesvědčivé důkazy o tom, že vyšší rychlosti jsou bezpečné. KONSTATUJE, že veřejný prostor je ze své podstaty omezený, a proto je třeba ve vhodných případech upravit rychlosti tak, aby bezpečné užívání sdíleného prostoru bylo zajištěno. VÍTÁ opatření, která byla v tomto ohledu v celé EU přijata.
12. DĚKUJE Komisi za podporu projektů „Baseline“ a „Trendline“, které přispívají ke sledování vývoje směrem k nulovému počtu úmrtí a vážných zranění v celé Evropě a k měření efektivity investic v oblasti bezpečnosti silničního provozu. S POTĚŠENÍM KONSTATUJE, že do návazného projektu „Trendline“ jsou zapojeny všechny členské státy.
13. UZNÁVÁ přínosy toho, že je možné srovnávat údaje o bezpečnosti silničního provozu napříč členskými státy, včetně údajů o dopravních nehodách. DOMNÍVÁ SE, že navzdory neúplné harmonizaci metodik členských států je možné provádět dobře zacílená opatření na úrovni EU, neboť požadovat plnou harmonizaci by mohlo způsobit, že se do projektů EU bude chtít zapojit méně členských států, což by ztížilo historickou srovnatelnost a mohlo by to vést k nepřiměřené administrativní zátěži.
14. PŘIKLÁDÁ VELKÝ VÝZNAM nezávislému vyšetřování, jehož cílem je zjistit příčiny dopravních nehod vedoucích k vážným zraněním a úmrtím, tak aby bylo možné jim v budoucnu předejít.

⁵ Viz Stockholmské prohlášení s názvem „Achieving Global Goals 2030“ (*Dosažení globálních cílů do roku 2030*), podepsané na třetí celosvětové ministerské konferenci o bezpečnosti silničního provozu ve dnech 19.–20. února 2020.

15. PODTRHUJE práci na shromažďování a vykazování údajů o vážných zraněních na silnicích, která v současnosti probíhá v rámci odborné skupiny CARE, propagující používání společné definice založené na stupnici traumat MAIS3+ a co největší sdílení dostupných znalostí a osvědčených postupů. JE SI VĚDOMA, jakou administrativní zátěž to představuje, a POUKAZUJE na význam ochrany údajů, ale ZDŮRAŽŇUJE v tomto ohledu, že je důležité řešit nedostatečné oznamování obětí silničního provozu, včetně jeho zranitelných účastníků, a disponovat srovnatelnými údaji o vážných zraněních v EU.
16. VYZDVIHUJE iniciativy v oblasti řízení bezpečnosti silničního provozu podporované Komisí, k jejichž realizaci vybízí Evropský parlament, jako je nástroj pro monitorování bezpečnosti silničního provozu vypracovaný Evropskou observatoří bezpečnosti silničního provozu (ERSO) a unijní projekt Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu (EURSE), který prostřednictvím studijních návštěv a vnitrostátních seminářů umožňuje konkrétní výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi orgány v členských státech EU a zúčastněnými stranami o různých tématech bezpečnosti silničního provozu. JE SI VĚDOMA toho, jak je v tomto ohledu důležitá finanční podpora, aniž jsou tím dotčena ujednání o financování, která mají být dohodnuta pro příští víceletý finanční rámec. VYZDVIHUJE skupinu na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu, v níž se členské státy průběžně vzájemně informují o svých bezpečnostních opatřeních, právních předpisech a osvědčených postupech.
17. VÍTÁ pokrok dosažený při uplatňování minimálních bezpečnostních norem pro nová vozidla podle nařízení o obecné bezpečnosti⁶ a úsilí členských států o zajištění technické způsobilosti stárnoucího vozového parku v souvislosti s kontrolami vozidel, a to jak pravidelnými technickými kontrolami, tak i silničními kontrolami. V tomto ohledu PŘIPOMÍNÁ připravovaný návrh revidovaného balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel. Vzhledem k tomu, že se vozový park postupně obnovuje a stále více vozidel na silnicích EU je vybaveno pokročilými asistenčními systémy pro řidiče (ADAS), lze očekávat, že to bude mít pozitivní dopad na snížení počtu úmrtí a vážných zranění.
18. JE SI VĚDOMA toho, že bezpečnost vozidel souvisí rovněž s jejich základními technickými vlastnostmi a chováním řidiče a že systémy aktivní a pasivní bezpečnosti jsou pouze protiopatřeními pro omezení souvisejících rizik.

⁶ Nařízení (EU) 2019/2144, Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

19. OCEŇUJE investice do vysoce kvalitní, odolné a udržitelné silniční infrastruktury.
20. ZDŮRAZŇUJE, že k tomu, aby se zlepšilo řízení dopravy a bezpečnosti silničního provozu, je důležité zajistit vzájemné propojení a interoperabilitu údajů týkajících se silničního provozu, dopravy a dopravních prostředků a dodržovat při tom předpisy o ochraně osobních údajů.
21. JE SI VĚDOMA toho, jaký potenciál pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu mají inovativní technologie. KONSTATUJE, že aby se potenciál těchto technologií maximalizoval, musí být tyto technologie již svou koncepcí snadno použitelné a bezpečné a řidiči by měli vědět, jak je správně a bezpečně používat. JE SI VŠAK VĚDOMA také souvisejícího rizika nepozornosti při řízení, v souvislosti s nímž má zásadní význam informovanost řidičů zajišťovaná prostřednictvím jejich školení, osvětových kampaní a prosazování práva a prostřednictvím zdokonalených technologií.
22. ODKAZUJE na nedávná nařízení s dopadem na automatizovaná vozidla⁷ a VYZÝVÁ Komisi, aby pokračovala v práci, a to i na technických předpisech týkajících se plně automatizovaných vozidel vyráběných v neomezených sériích, v nichž je pozornost věnována bezpečnému a integrovanému zavádění těchto vozidel na silnice EU. VYZÝVÁ Komisi rovněž k úzké spolupráci s členskými státy a relevantními zúčastněnými stranami ve snaze zajistit, aby se automatizovaná mobilita stala bezpečnou realitou v rámci celého dopravního systému, a zabývat se souvisejícími výzvami týkajícími se umělé inteligence, přičemž by měla být zvláštní pozornost věnována koexistenci automatizovaných vozidel se zranitelnými účastníky silničního provozu, dvoukolovými motorovými vozidly a dalšími vozidly řízenými člověkem.
23. PODPORUJE přechod na jiné druhy dopravy postavený na snaze přesvědčit účastníky silničního provozu k tomu, aby v zájmu zlepšení kvality života, zdraví, klimatu, inkluzivnosti a především bezpečnosti silničního provozu využívali ve stále větší míře aktivní a kolektivní druhy dopravy, přičemž je současně třeba se zaměřit na efektivní bezpečnostní politiky pro tyto druhy dopravy.

⁷ Prováděcí nařízení (EU) 2022/1426, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel, a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/2236, pokud jde o technické požadavky na vozidla vyráběná v neomezených sériích, vozidla vyráběná v malých sériích, plně automatizovaná vozidla vyráběná v malých sériích a vozidla pro zvláštní účely a pokud jde o aktualizaci softwaru.

24. OCENŮJE úsilí Komise o stanovení technických požadavků na elektricky poháněná zařízení pro osobní mobilitu (zařízení pro mikromobilitu), která používá čím dál početnější skupina účastníků silničního provozu, což vede k dalším úmrtím a zraněním. JE SI VĚDOMA, že pokud jde o tato zařízení, existuje mezi členskými státy řada rozdílů v přístupu a regulaci se zaměřením na lepší ochranu aktivních a zranitelných účastníků silničního provozu. V tomto ohledu ODKAZUJE na tematického průvodce Komise⁸, který obsahuje osvědčené postupy a klíčová doporučení týkající se začlenění mikromobility do plánování městské mobility, a PODPORUJE Komisi, aby v práci na poskytování pokynů k bezpečnému používání zařízení pro osobní mobilitu pokračovala, aniž jsou tím dotčeny pravomoci členských států.
25. BERE NA VĚDOMÍ významný pokrok, jehož je v návaznosti na revizi směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury v roce 2019 dosahováno v bezpečnostních postupech pro projektování hlavní silniční infrastruktury, a POUKAZUJE na skutečnost, že některé členské státy uplatňují tyto bezpečnostní postupy ještě šířeji, než jak to oblast působnosti uvedené směrnice vyžaduje, zejména mimo hlavní silnice a bez ohledu na to, zda jsou dané silnice financovány z evropských fondů, či nikoliv. PODTRHUJE, že přijetí plánů udržitelné městské mobility se podle revidovaného nařízení o TEN-T⁹ stane povinným pro každý městský uzel, a to s ohledem na aspekty bezpečnosti silničního provozu stanovené v hlavních směrech Unie, a POUKAZUJE na skutečnost, že bezpečnost silničního provozu je tematickou základní podmínkou pro mapování projektů v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu plus a Fondu soudržnosti¹⁰.
26. OCENŮJE skutečnost, že Komise přijímá doporučení Evropského účetního dvora v plném rozsahu nebo částečně, a VYZÝVÁ členské státy, aby pokračovaly v úsilí o provádění postupů, které jsou pro tato doporučení relevantní, a ve spolupráci s Komisí v tomto ohledu. KLADÉ velký důraz na průběžnou a intenzivní spolupráci mezi členskými státy a mezi členskými státy a Komisí, a to jak u konkrétních, tak v rámci rozsáhlých projektů, včetně výměny osvědčených postupů.

⁸ SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas (Tematická příručka plánu udržitelné městské mobility k bezpečnému používání zařízení mikromobility v městských oblastech), uveřejněná v prosinci 2021 jako součást souboru pokynů EU.

⁹ Dokumenty PE-CONS 56/24 + ADD 1 až 29.

¹⁰ Příloha IV bod 3 nařízení (EU) 2021/1060, Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 159.