

V Bruseli 18. júna 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	10842/24
Predmet:	Závery Rady o osobitnej správe Európskeho dvora audítorov 04/2024 o úsilí EÚ dosiahnuť ciele v oblasti bezpečnosti cestnej premávky – výsledok rokovania

Rada na zasadnutí 18. júna 2024 schválila závery o osobitnej správe Európskeho dvora audítorov o bezpečnosti cestnej premávky, ako sa uvádzajú v prílohe.

Závery Rady o osobitnej správe Európskeho dvora audítorov 04/2024 s názvom Dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky – Čas preradiť na vyššiu rýchlosť

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE:

1. VÍTA osobitnú správu Európskeho dvora audítorov 04/2024 zverejnenú 14. marca 2024 s názvom Dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky – Čas preradiť na vyššiu rýchlosť, ktorá poskytuje dôkladné preskúmanie súčasného stavu a trendov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v EÚ, obzvlášť preto, že máme za sebou polovicu politického obdobia 2021 – 2030.
2. SÚHLASÍ s Dvorom audítorov, že nastal čas na hodnotenie, ktoré umožní trvalé zlepšovanie bezpečnosti cestnej premávky, čo si vyžaduje opatrenia na viacerých frontoch vychádzajúce z prístupu založeného na posúdení rizika alebo integrovaného prístupu (ako napríklad prístup bezpečného systému), do ktorého sa zapoja subjekty verejného sektora na všetkých úrovniach, všetci účastníci cestnej premávky a aktéri priemyslu a občianskej spoločnosti; a to na účely dosiahnutia ambiciózných cieľov znížiť do roku 2030 počet úmrtí a vážnych zranení na cestách o polovicu (v porovnaní s rokom 2019) a do roku 2050 sa čo možno najviac priblížiť k nulovému počtu obetí cestnej premávky prostredníctvom vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero) alebo podobných účinných stratégií.
3. VÍTA pokrok niektorých členských štátov pri plnení cieľa znížiť do roku 2030 počet úmrtí a vážnych zranení na cestách o polovicu, UZNÁVA však, že súčasný celkový pokrok nie je na dosiahnutie tohto cieľa dostatočný.
4. PRIPOMÍNA analýzu a záväzky uvedené v záveroch Rady o bezpečnosti cestnej premávky z 8. júna 2017, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty¹, kde sa zdôraznila neprijateľná ľudská a spoločenská daň, akú predstavujú úmrtia a vážne nehody na cestách.

¹ Pozri 9994/17.

5. BERIE DO ÚVAHY rôzne východiskové pozície členských štátov, no zároveň POUKAZUJE na to, že rozdiely v metódach, postupoch a vnútroštátnych charakteristikách medzi členskými štátmi sú v spoločnej právomoci politickej oblasti bezpečnosti cestnej premávky cenným zdrojom vzájomného učenia a výmeny najlepších postupov, na ktorých sa členské štáty podieľajú.
6. VYJADRUJE VÁŽNE ZNEPOKOJENIE nad vysokým počtom aktívnych a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (chodci, cyklisti, používatelia dvojkoľosových motorových vozidiel, elektrických kolobežiek) medzi obeťami smrteľných dopravných nehôd v EÚ, a to v mestských aj vidieckych oblastiach, ktorí čoraz častejšie prichádzajú do styku s väčšími a ťažšími vozidlami, a nad vysokým rizikom úmrtia alebo vážneho zranenia mladých a starších účastníkov cestnej premávky na cestách, pričom vyzýva na zlepšenie prehľadu o údajoch o vystavení tomuto riziku a nalieha na prijatie vhodných opatrení.
7. ODKAZUJE na záväzky zaistiť bezpečnú koexistenciu rôznych dopravných prostriedkov, ako sa uvádza v nedávno podpísanom medziinštitucionálnom európskom vyhlásení o cyklistickej doprave² a ODKAZUJE na prebiehajúcu revíziu smernice o vodičských preukazoch³, v rámci ktorej sa diskutuje o regulačných systémoch v rámci celej EÚ pre vodičov začiatníkov a pre vedenie vozidla so sprievodom, ako aj o otázkach týkajúcich sa spôsobilosti viesť motorové vozidlo.
8. BERIE NA VEDOMIE dohodu dosiahnutú na politickej úrovni o revízii európskeho regulačného rámca, ktorý uľahčuje cezhraničné presadzovanie dopravných priestupkov⁴, a že väčšina úmrtí na cestách v EÚ je priamym dôsledkom dopravných priestupkov.
9. JE ZNEPOKOJENÁ tým, že hlavnou príčinou dopravných nehôd je naďalej rizikové správanie na cestách, najmä prekračovanie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, znížená pozornosť alebo únava počas jazdy, jazda bez bezpečnostného pásu a nepoužívanie alebo nesprávne používanie detských zadržiavacích systémov a ochranných prostriedkov.

² 4. apríla 2024, 6215/24.

³ Pozri všeobecné smerovanie Rady k návrhu novej smernice o vodičských preukazoch prijaté 4. decembra 2023, dokument 16345/23.

⁴ Predbežná politická dohoda dosiahnutá 12. marca 2024 o návrhu, ktorým sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.

10. UZNÁVA rastúci význam aktívnych druhov dopravy pre budúcu mobilitu, pričom berie okrem iného do úvahy šetrenie energie, potrebu bojovať proti zmene klímy a to, že verejná politika musí podporovať tento prechod v prospech všetkých, najmä pokiaľ ide o zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a prístupnosti.
11. ODKAZUJE na Štokholmskú deklaráciu z 19. až 20. februára 2020⁵, konkrétne na uznesenie č. 11, v ktorom sa verejné orgány vyzývajú, aby stanovili maximálnu rýchlosť jazdy na cestách na 30 km/h v oblastiach, v ktorých sa často a plánovane vyskytujú súčasne aktívni a zraniteľní účastníci cestnej premávky aj vozidlá, s výnimkou prípadov, kde existujú presvedčivé dôkazy, že vyššie rýchlosti sú bezpečné. POUKAZUJE na to, že verejný priestor je už vo svojej podstate obmedzený, a preto sa rýchlosť musí v príslušných prípadoch upraviť tak, aby sa zaistilo bezpečné využívanie spoločného priestoru. VÍTA opatrenia, ktoré sa v tejto súvislosti prijali v celej EÚ.
12. ĎAKUJE Komisii za podporu projektov Baseline a Trendline, ktoré prispievajú k sledovaniu vývoja smerom k dosiahnutiu cieľa nulových úmrtí a vážnych zranení v celej Európe a k meraniu účinnosti investícií do bezpečnosti cestnej premávky. S USPOKOJENÍM KONŠTATUJE, že do nadväzujúceho projektu Trendline sú zapojené všetky členské štáty.
13. UZNÁVA výhody porovnateľnosti údajov o bezpečnosti cestnej premávky v členských štátoch vrátane údajov o dopravných nehodách. DOMNIEVA SA, že je možné vykonávať dobre ciele opatrenia na úrovni EÚ, aj keď metodiky členských štátov nie sú plne harmonizované, keďže požadovanie úplnej harmonizácie by mohlo viesť k tomu, že sa do projektov EÚ bude ochotných zapojiť menej členských štátov, sťažiť historickú porovnateľnosť a mohlo by vytvoriť neprimeranú administratívnu záťaž.
14. KLADIE VEĽKÝ DÔRAZ na nezávislé vyšetrenie s cieľom identifikovať príčiny dopravných nehôd, ktoré vedú k vážnym zraneniam a úmrtiam, aby sa im v budúcnosti predišlo.

⁵ Pozri Štokholmskú deklaráciu podpísanú na tretej globálnej ministerskej konferencii o bezpečnosti cestnej premávky s názvom *Achieving Global Goals 2030* (Dosiahnutie globálnych cieľov do roku 2030), ktorá sa konala 19. až 20. februára 2020.

15. VYZDVIHUJE prebiehajúcu prácu v expertnej skupine CARE zameranú na zber a nahlasovanie údajov o vážnych zraneniach na cestách, pri ktorej sa podporuje používanie spoločnej definície vychádzajúcej zo stupnice zranení MAIS3+, ako aj čo najväčšia možná výmena dostupných poznatkov a osvedčených postupov. UZNÁVA administratívne zaťaženie a POUKAZUJE na význam ochrany údajov, ale v tejto súvislosti ZDÔRAZŇUJE, že je dôležité riešiť nedostatočné nahlasovanie obetí cestnej premávky vrátane zraniteľných účastníkov cestnej premávky a mať porovnateľné údaje o vážnych zraneniach v EÚ.
16. ZDÔRAZŇUJE iniciatívy v oblasti riadenia bezpečnosti cestnej premávky, ktoré podporuje Komisia a ku ktorým nabáda Európsky parlament, akými sú nástroj na monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky vytvorený Európskym observatóriom bezpečnosti cestnej premávky (ERSO) a výmenný projekt EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (EURSE), ktorý prostredníctvom študijných návštev a seminárov v členských štátoch umožňuje konkrétne výmeny poznatkov a najlepších postupov medzi orgánmi v členských štátoch EÚ a zainteresovanými stranami o rôznych témach bezpečnosti cestnej premávky. V tejto súvislosti UZNÁVA význam finančnej podpory, a to bez toho, aby boli dotknuté mechanizmy financovania, ktoré sa majú dohodnúť na budúcom viacročnom finančnom rámci. VYZDVIHUJE skupinu na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky, v rámci ktorej si členské štáty neustále vzájomne vymieňajú informácie o svojich bezpečnostných opatreniach, právnych predpisoch a osvedčených postupoch.
17. VÍTA pokrok dosiahnutý pri vykonávaní minimálnych bezpečnostných noriem pre nové vozidlá v rámci nariadenia o všeobecnej bezpečnosti⁶ a úsilie členských štátov o zabezpečenie dobrého technického stavu staršieho vozového parku prostredníctvom kontrol vozidiel, a to tak pravidelnými technickými kontrolami, ako aj cestnými kontrolami. V tejto súvislosti ODKAZUJE na nadchádzajúci návrh revidovaného balíka predpisov o technickom stave vozidiel. Keďže sa vozový park postupne obnovuje a čoraz viac vozidiel na cestách v EÚ je vybavených pokročilým systémom pomoci pre vodiča (ADAS), môžeme očakávať, že to bude mať pozitívny vplyv na zníženie počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení.
18. MÁ NA PAMÄTI, že bezpečnosť vozidiel súvisí aj s ich základnými technickými charakteristikami a správaním vodiča a že systémy aktívnej a pasívnej bezpečnosti sú len protiopatreniami na obmedzenie súvisiacich rizík.

⁶ Nariadenie (EÚ) 2019/2144 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

19. UZNÁVA investície do vysokokvalitnej, odolnej a udržateľnej cestnej infraštruktúry.
20. VYZDVIHUJE význam vzájomného prepojenia a interoperability údajov týkajúcich sa premávky, dopravy a vozidiel, ktoré sú v súlade s predpismi o ochrane údajov, pre zlepšenie riadenia dopravy a bezpečnosti cestnej premávky.
21. UZNÁVA potenciál inovačných technológií na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. KONŠTATUJE, že na maximalizáciu tohto potenciálu sa musia tieto technológie dať ľahko používať a ich dizajn musí byť bezpečný, pričom vodiči by mali vedieť, ako ich správne a bezpečne používať. UZNÁVA však aj súvisiace riziko rozptyľovania počas jazdy, v súvislosti s ktorým je nevyhnutná informovanosť vodičov prostredníctvom odbornej prípravy vodičov, kampaní a presadzovania práva, ako aj prostredníctvom zlepšených technológií.
22. ODKAZUJE na nedávne nariadenia, ktoré majú vplyv na automatizované vozidlá⁷, a VYZÝVA Komisiu, aby pokračovala v práci a zahrnula do nej aj technické predpisy o plne automatizovaných vozidlách vyrábaných v neobmedzených sériách, v ktorých sa pozornosť venuje bezpečnému a integrovanému uvádzaniu týchto vozidiel na cesty v EÚ. Takisto VYZÝVA Komisiu, aby úzko spolupracovala s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami na tom, aby sa automatizovaná mobilita stala bezpečnou realitou v rámci celého dopravného systému, a na súvisiacich výzvach týkajúcich sa umelej inteligencie, s osobitným dôrazom na koexistenciu automatizovaných vozidiel so zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky, dvojkoľesovými motorovými vozidlami a inými vozidlami riadenými človekom.
23. PODPORUJE prechod na iné druhy dopravy tým, že presviedča účastníkov cestnej premávky, aby častejšie využívali prostriedky aktívnej mobility a hromadnej dopravy s cieľom zlepšiť kvalitu života, zdravie, klímu, inkluzívnosť a predovšetkým bezpečnosť cestnej premávky, pričom sa zameriava na silné politiky bezpečnosti pre tieto prostriedky.

⁷ Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/1426, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel, a delegované nariadenie (EÚ) 2022/2236, pokiaľ ide o technické požiadavky na vozidlá vyrábané v neobmedzených sériách, vozidlá vyrábané v malých sériách, plne automatizované vozidlá vyrábané v malých sériách a vozidlá na špeciálne účely a pokiaľ ide o aktualizáciu softvéru.

24. OCENŤUJE úsilie Komisie stanoviť technické požiadavky na elektricky poháňané prostriedky osobnej mobility (prostriedky mikromobility), ktoré používa čoraz väčšia skupina účastníkov cestnej premávky, čo vedie k ďalším úmrtiam a zraneniam. BERIE NA VEDOMIE, že medzi členskými štátmi sú veľké rozdiely v prístupe k týmto prostriedkom a v ich regulácii, pričom cieľom je vždy lepšia ochrana aktívnych a zraniteľných účastníkov cestnej premávky. V tejto súvislosti ODKAZUJE na tematickú príručku Komisie⁸, ktorá obsahuje najlepšie postupy a kľúčové odporúčania týkajúce sa začlenenia mikromobility do plánovania mestskej mobility, a PODPORUJE Komisiu v tom, aby pokračovala vo svojej práci na poskytovaní usmernení pre bezpečné používanie prostriedkov osobnej mobility, a to bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov.
25. VŠÍMA SI významný pokrok, ktorý sa dosiahol v bezpečnostných postupoch pri projektovaní veľkej cestnej infraštruktúry v nadväznosti na revíziu smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry v roku 2019, POUKAZUJE na to, že niektoré členské štáty uplatňujú tieto bezpečnostné postupy ešte rozsiahlejšie, než sa vyžaduje v rozsahu pôsobnosti tejto smernice, konkrétne mimo hlavných ciest a/alebo bez financovania z európskych prostriedkov. PODČIARKUJE, že podľa revidovaného nariadenia o TEN-T⁹ sa budú pre každý mestský uzol musieť povinne prijať plány udržateľnej mestskej mobility, pričom sa zohľadnia aspekty bezpečnosti cestnej premávky stanovené v usmerneniach Únie, a POUKAZUJE na to, že bezpečnosť cestnej premávky je tematickou základnou podmienkou na mapovanie projektov v rámci Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus a Kohézneho fondu¹⁰.
26. OCENŤUJE skutočnosť, že Komisia prijíma odporúčania Európskeho dvora audítorov buď v plnom rozsahu, alebo čiastočne a VYZÝVA členské štáty, aby pokračovali vo svojom úsilí a spolupráci s Komisiou na uskutočňovaní postupov súvisiacich s týmito odporúčaniami. PRIKLADÁ veľký význam nepretržitej a intenzívnej spolupráci medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a Komisiou, a to jednotlivo a aj v rámci rozsiahlych projektov, vrátane výmeny najlepších postupov.

⁸ Tematická príručka k plánom udržateľnej mestskej mobility o bezpečnom využívaní zariadení mikromobility v mestských oblastiach, uverejnená v decembri 2021 ako súčasť prehľadu usmerňovacích dokumentov EÚ.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 až 29.

¹⁰ Bod 3 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2021/1060, Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 159.