

Brusel 19. února 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

### PRŮVODNÍ POZNÁMKA

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	13. února 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ, Zpráva o provádění rámce politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v polovině období

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 77 final.

---

Příloha: COM(2026) 77 final



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

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

**Zpráva o provádění rámce politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu v  
polovině období**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -  
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -  
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -  
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -  
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -  
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -  
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## 1. ÚVOD

Provoz na silnicích v EU si každoročně vyžádá téměř 20 000 lidských životů. Tato zdrcující bilance není pouhý statistický údaj, nýbrž realita zničených rodin, truchlících komunit a navždy promarněného lidského potenciálu. Až pětkrát více lidí – 100 000 osob – utrpí na silnicích zranění, která zásadním způsobem ovlivní jejich další život. Tato zranění s celoživotními následky často znamenají trvalou invaliditu, chronickou bolest a ztrátu zdroje obživy; mají výrazné dopady na kvalitu života, které zdaleka přesahují okruh bezprostředních obětí a dotýkají se rodin, pečujících osob a širšího sociálního okruhu.

Nejviditelnějším a nejtragičtějším rozměrem dopravních nehod jsou ztráty na životech. Dopravní nehody však představují i zátěž ekonomickou; v peněžním vyjádření se náklady na dopravní nehody v EU odhadují na 2 % HDP ročně<sup>1</sup>. Tyto prostředky by jinak mohly podpořit inovace, vzdělávání, zdravotní péči a další důležité veřejné investice. Bezpečnost silničního provozu by měla být pilířem hospodářské konkurenceschopnosti EU, jelikož přímo ovlivňuje účinný pohyb zboží a pracovních sil a provozní náklady podniků ve všech odvětvích.

Přechod k bezpečnější a udržitelnější mobilitě má rovněž zásadní význam pro zachování vedoucího postavení EU v průmyslu a její konkurenceschopnosti na světových trzích<sup>2</sup>. Evropští výrobci automobilů a jejich dodavatelské sítě jsou v čele vývoje vyspělých bezpečnostních technologií, od autonomních systémů nouzového brzdění až po konektivitu vozidel, v důsledku čehož EU získala pozici světového lídra v oblasti inovací v automobilovém průmyslu. Závazky v oblasti bezpečnosti silničního provozu nejen zachraňují lidské životy, ale podporují technologický pokrok, vytvářejí vysoce kvalifikovaná pracovní místa a udržují konkurenční výhodu EU na rychle se vyvíjejícím světovém automobilovém trhu. Investice do bezpečnosti silničního provozu rovněž přispívají k připravenosti a odolnosti EU tím, že zajišťují kontinuitu a spolehlivost kritické silniční infrastruktury a souvisejících služeb, zejména tam, kde silniční koridory a uzly podporují civilní i obranné potřeby.

EU a její členské státy aktivně usilují o bezpečnost silničního provozu. Tato skutečnost se na úrovni EU nedávno odrazila v rámci právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030<sup>3</sup>, který znovu připomenul společné cíle snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění v silniční dopravě o polovinu<sup>4</sup> a naplnit cíl „Vize Nula“, tj. přiblížit se dosažení nulové úmrtnosti na silnicích do roku 2050. Při plnění těchto cílů členské státy přijímají a provádějí vnitrostátní strategie, akční plány a další vyjádření závazku, jako jsou meziresortní dohody a společné struktury spolupráce.

---

<sup>1</sup> Příručka Evropské komise o externích nákladech na dopravu z roku 2019 (připravuje se nová verze).

<sup>2</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final ze dne 5. března 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52025DC0095>

<sup>3</sup> COM(2018) 293: Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená, čistá, příloha I 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 I, COM(2018) 293 ze dne 17. května 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52018DC0293>

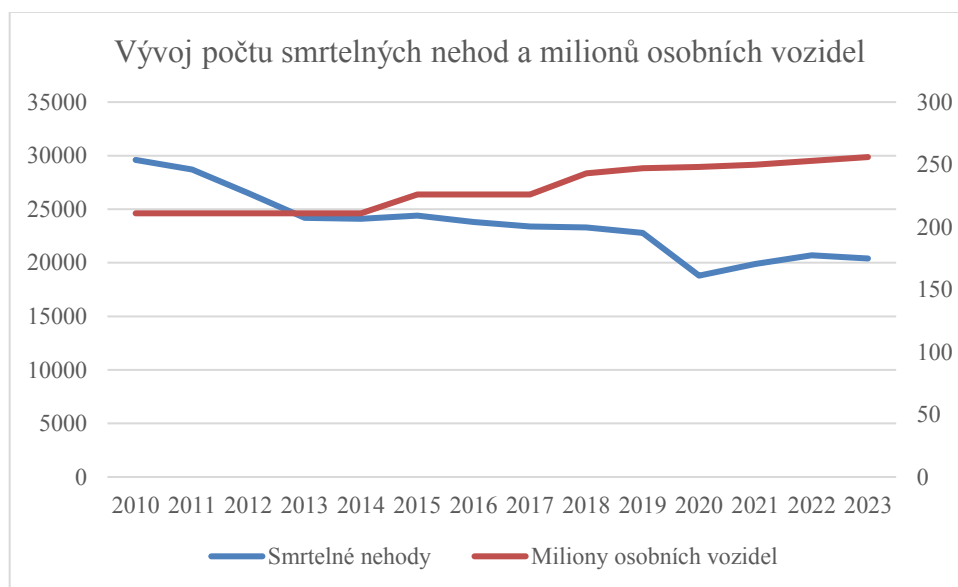
<sup>4</sup> Od té doby je rozhodnuto, že výchozím rokem, od kterého se bude měřit pokrok, bude rok 2019.

Rámec právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 se řídil klíčovými prioritními oblastmi přístupu bezpečného systému, včetně bezpečnějších silnic a okrajů silnic, bezpečnějších vozidel, bezpečnějšího používání silnic, lepší reakce po dopravních nehodách a lepšího sběru a analýzy dat. Zdůraznil zásadní význam řešení hlavních rizikových faktorů, kterými jsou překročení povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu, rozptýlení a nepoužívání ochranného vybavení, a zároveň věnoval zvláštní pozornost zranitelným účastníkům silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté.

Toto sdělení je zprávou v polovině období o pokroku směřujícím k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která hodnotí vývoj od roku 2019, identifikuje nové výzvy, které nebyly v původním rámci plně předpokládány, a navrhuje úpravy, které zajistí, že EU dokáže splnit své cíle do roku 2030. Její analýza odhaluje nadějný pokrok v některých oblastech, ale poukazuje rovněž na některé významné nedostatky, které vyžadují okamžitou pozornost a účinnější opatření k záchraně životů, snížení ekonomické zátěže a posílení konkurenceschopnosti EU.

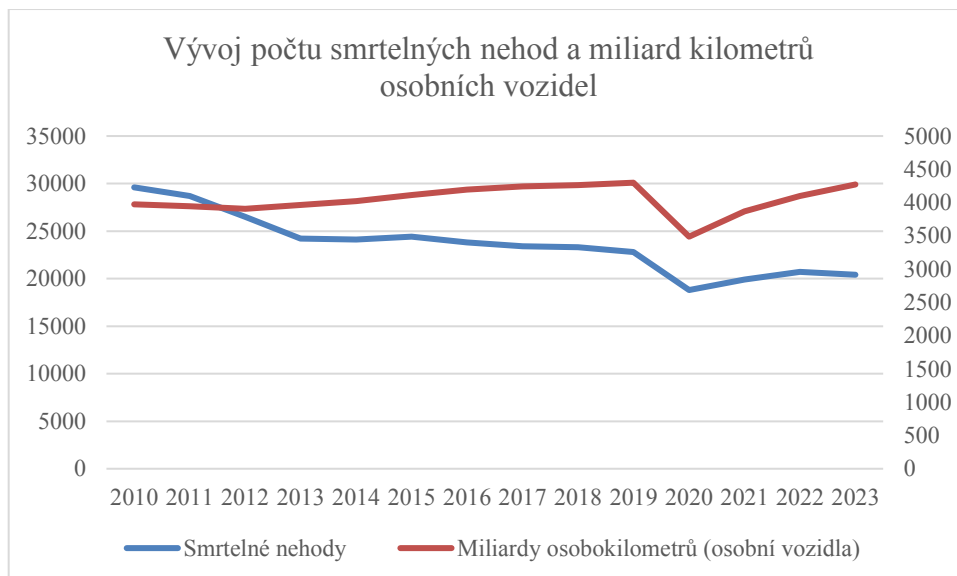
### 1.1. POKROK PŘI PLNĚNÍ CÍLŮ V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Podle nejnovějších údajů bylo v roce 2024 v EU při dopravních nehodách usmrceno 19 900 osob. To znamená, že o život přišlo o 440 lidí méně než v roce 2023, což znamená pokles o 2 %<sup>5</sup>. Vzhledem k nárůstu počtu vozidel na osobu a počtu ujetých kilometrů se jedná o významný úspěch, který však zároveň zdůrazňuje potřebu trvalého úsilí na všech úrovních.



Obrázek 1 Vývoj počtu smrtelných nehod a milionů osobních automobilů v EU v období 2010–2023. Zdroje: CARE (databáze silničních dopravních nehod v EU); v případě údajů o osobních automobilech Eurostat (online kód dat [road\\_eqs\\_carage](#))

<sup>5</sup> Ačkoli to představuje pokrok, celková trajektorie výrazně zaostává za ročním snížením o 4,6 % potřebným pro dosažení cíle snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2030 o polovinu.



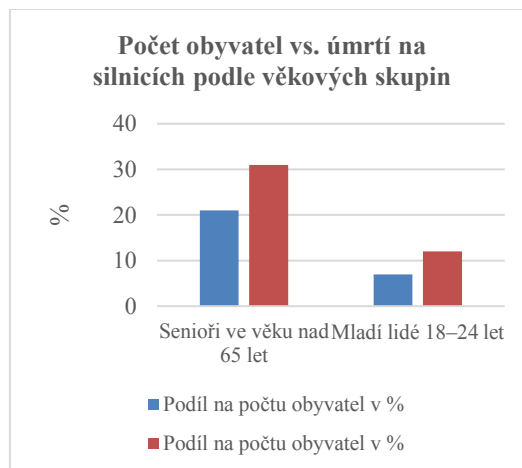
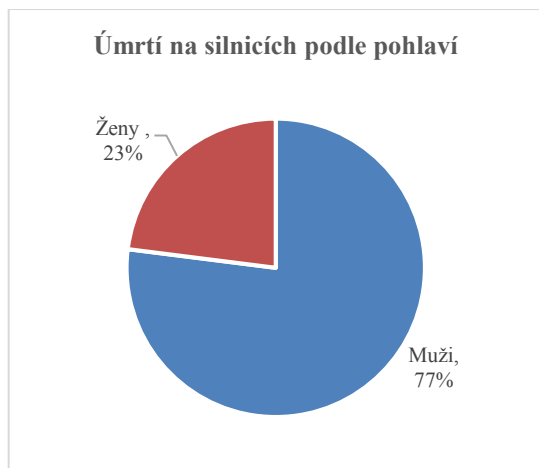
*Obrázek 2 Vývoj počtu smrtelných nehod a miliard kilometrů osobních vozidel v EU v období 2010–2023. Zdroje: CARE (databáze silničních dopravních nehod v EU); v případě údajů o kilometrech osobních vozidel Eurostat (online kód dat [road\\_pa\\_mov](#))*

Od výchozího roku 2019 se počet úmrtí na silnicích v celé EU snížil o 12 %, za tímto zlepšení se však skrývají značné rozdíly mezi členskými státy. Pouze několik členských států – Belgie, Bulharsko, Dánsko, Litva, Malta, Polsko a Slovinsko – je v současné době schopno splnit cíl snížení počtu nehod ve výši 50 % do roku 2030. V některých členských státech, včetně Irska a Estonska, došlo k nárůstu počtu smrtelných dopravních nehod, zatímco v jiných, například ve Francii, Itálii a Nizozemsku, se situace zlepšila jen nepatrně. V roce 2024 se úmrtnost pohybovala v rozmezí od 20 úmrtí na milion obyvatel ve Švédsku po 78 úmrtí na milion obyvatel v Rumunsku.

V zájmu lepšího porozumění tomuto vývoji Komise spolupracovala s členskými státy na sledování jejich výsledků v oblasti klíčových ukazatelů výkonnosti týkajících se bezpečnosti silničního provozu. Tyto projekty, *Baseline*<sup>6</sup> a *Trendline*<sup>7</sup>, poskytly informace o faktorech spojených s rizikem nehod a zranění a odhalily významné rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Viz oddíl 2 níže.

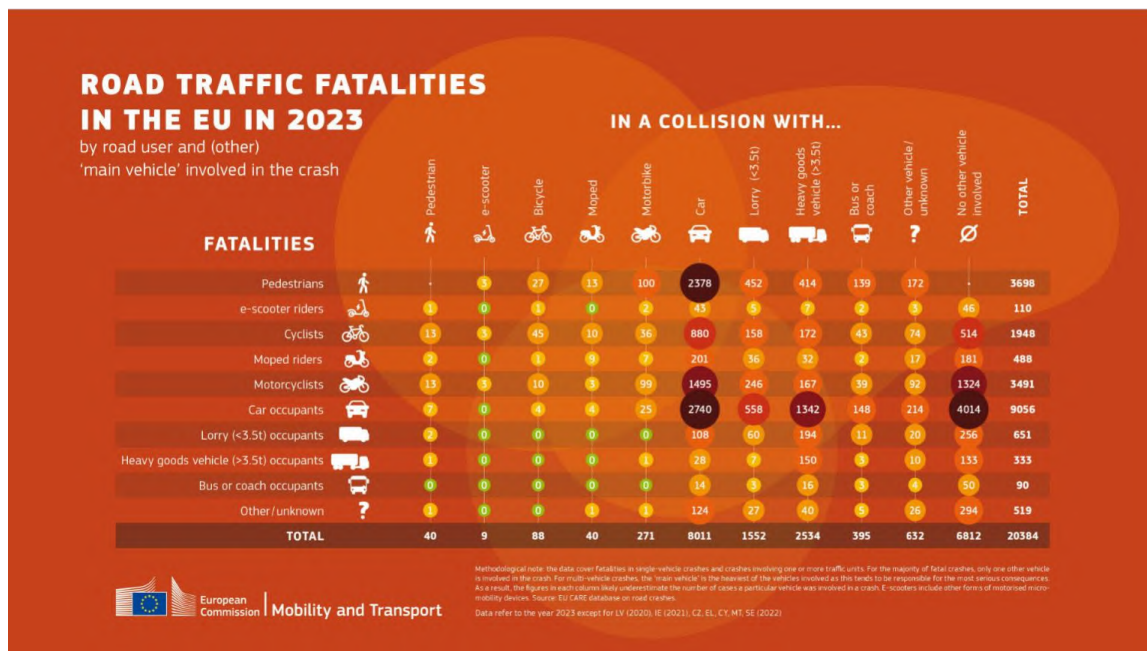
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>

<sup>7</sup> <https://trendlineproject.eu/>



Obrázek 3 Rozčlenění úmrtí na silnicích v EU podle pohlaví a věkových skupin, 2023. Zdroje: CARE (databáze silničních dopravních nehod v EU); pro údaje o obyvatelstvu Eurostat (online kód dat [demo\\_pjan](#))

Pokud jde o rozčlenění obětí dopravních nehod podle geografických a demografických hledisek, jsou vidět určité jasné trendy. Nejnebezpečnějším typem silnic jsou i nadále venkovské silnice. V počtu úmrtí na silnicích výrazně převažují muži nad ženami. Rostoucím problémem je také neúměrně vysoký podíl úmrtí na silnicích mezi mladými lidmi a staršími osobami, zejména v případě chodců a cyklistů.



Obrázek 4 Matice zobrazující smrtelné dopravní nehody v EU podle jednotlivých účastníků silničního provozu a jiných hlavních vozidel účastnících se nehody, 2023. Zdroj: CARE (databáze silničních dopravních nehod v EU)

Pokud jde o absolutní vyjádření, při dopravních nehodách je vysoce pravděpodobné, že v případě nehody dojde k úmrtí osob ve vozidle. Tato úmrtí tvoří přibližně 44 % všech úmrtí, za nimi následují chodci, motocyklisté a cyklisté. V poměru k počtu vozidel na silnicích jsou však motocyklisté vystaveni mnohem většímu riziku, že u nich při dopravní nehodě dojde k úmrtí. Zvláštní rizikovou skupinou jsou pracovníci na silnicích a pracovníci údržby. Další analýzu těchto členění smrtelných dopravních nehod podle

geografických a demografických hledisek lze nalézt ve zprávách Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu<sup>8</sup>.

Ze zpráv vyplývá, že k vysokému počtu úmrtí osob ve vozidle a motocyklistů dochází při srážce jednoho vozidla, zatímco chodci a cyklisté jsou zranitelní obzvláště tehdy, když jsou účastníky střetu s osobním vozidlem.

Pokrok dosažený v ochraně zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé lehkých elektrických zařízení pro mobilitu, byl smíšený. Při srovnání let 2019 až 2023 bylo usmrceno přibližně o 900 chodců méně. Pokles počtu úmrtí v případě cyklistů a motocyklistů byl však mnohem menší a v každé kategorii v celé EU došlo ke snížení o zhruba 100 osob. Ve městech téměř 70 % osob usmrcených při dopravních nehodách představovali zranitelní účastníci silničního provozu. Toto procento zůstává stále vysoké, což poukazuje na zásadní potřebu opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu ve městech.

Současně se na silnicích v EU výrazně zvýšil počet jiných zařízení pro osobní mobilitu, jako jsou elektronické koloběžky, a úměrně tomu vzrostl počet zranění a úmrtí v této kategorii. Sběr dat v rámci databáze CARE<sup>9</sup> pro tuto specifickou kategorii uživatelů silnic započal v roce 2023. V současné době se zvažuje, jak řešit problémy v oblasti bezpečnosti, které tato kategorie představuje. Studie Komise<sup>10</sup> v roce 2024 zkoumala výzvy a příležitosti spojené s regulací zařízení pro osobní mobilitu a doporučila harmonizovaná pravidla, která by řešila současnou roztržitost v EU.

Skupina odborníků pro městskou mobilitu<sup>11</sup> vydala řadu doporučení<sup>12</sup>, která se zaměřovala na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. V těchto doporučeních se jako opatření s největším účinkem uvádělo zavedení rychlostních limitů ve výši 30 km/h v městských oblastech a dále vytvoření kvalitativních požadavků na silniční infrastrukturu, která slouží těmto skupinám, jako jsou bezpečné přechody pro chodce a oddělené stezky pro pěší a cyklisty.

---

<sup>8</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en)

<sup>9</sup> Databáze EU s rozčleněnými údaji o dopravních nehodách vedoucích k úmrtí nebo zranění: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en)

<sup>10</sup> Studie o potřebě harmonizovaných pravidel na podporu rozvoje mikromobility a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro zařízení pro osobní mobilitu – závěrečná zpráva (1.0), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Skupina odborníků pro městskou mobilitu (E03863) zřízená rozhodnutím Komise C(2022) 5320 final.

<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en)

## 2. KLÍČOVÉ RIZIKOVÉ FAKTORY CHOVÁNÍ

Navzdory desítkám let investic do bezpečnosti silničního provozu, osvětových kampaní a legislativních opatření si rizikové faktory chování nadále žádají lidské životy. Mezi hlavní faktory patří nadměrná nebo nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a/nebo drog, rozptýlenost a nepoužití bezpečnostních pásů. Další podrobnosti o každém z těchto rizikových faktorů jsou uvedeny v analýze zveřejněné na stránkách Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu<sup>13</sup>. Níže jsou uvedeny některé příklady:

**Řízení vozidla pod vlivem alkoholu:** Přibližně 25 % všech smrtelných dopravních nehod v EU souvisí s alkoholem. Namátkové silniční dechové zkoušky ukazují, že celkově je míra dodržování povoleného množství alkoholu vysoká, a to přibližně 98 %. Avšak i tato zdánlivě nevýznamná míra nedodržování ve výši 2 % znamená, že řidičů pod vlivem alkoholu je na silnicích v EU zhruba pět milionů.

**Překračování povolené rychlosti:** Odhaduje se, že nadměrná nebo nepřiměřená rychlost přímo zapříčiní přibližně 30 % všech smrtelných dopravních nehod v EU. V mnoha zemích je míra dodržování rychlostních limitů na městských komunikacích nižší než 50 %.

**Rozptýlení:** Z hloubkových analýz nehod v EU vyplývá, že rozptýlenost řidiče je v závislosti na zemi a zdroji údajů příčinou 10–30 % smrtelných nehod.

**Nepoužití bezpečnostního pásu:** Více než čtvrtina osob ve vozidle, které zahynuly při nehodě, nebyla v okamžiku nehody připoutána bezpečnostním pásem. Pozorovací průzkumy uvádějí, že v některých zemích je míra dodržování předpisů u osob na zadních sedadlech nižší než 50 %, což je z hlediska bezpečnosti značný deficit.

Opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu musí uplatňovat přístup bezpečného systému, který řeší tyto problémy s chováním, spolu s dalšími opatřeními ke zlepšení silniční infrastruktury a bezpečnosti vozidel a k zajištění efektivní péče po dopravní nehodě.

## 3. KLÍČOVÉ SYSTÉMOVÉ VÝZVY

Důkazy z prováděcích strategií EU a vnitrostátních strategií, akčních plánů a dalších strategických dokumentů a ze zpětné vazby od zástupců členských států naznačují, že pokroku při plnění cílů do roku 2030 nadále brání řada systémových problémů.

- Problémem zůstává **prosazování** pravidel silničního provozu, a to vzhledem ke strukturálnímu nedostatku příslušníků dopravní policie a nedostatku automatizovaných kamerových systémů.
- **Omezené přijetí společností**, zejména v případě opatření v oblasti prosazování. Odpor veřejnosti k automatizovanému prosazování, nižším rychlostním limitům i a přísnějším sankcím odráží vyšší kulturní lhostejnost k potřebě upřednostnit bezpečnost před pohodlím, které skýtá mobilita. Jako příklady lze uvést

---

<sup>13</sup> Podrobné zprávy o řízení pod vlivem alkoholu a drog, ochranném vybavení, jako jsou bezpečnostní pásy, rozptýlení a rychlosti jsou k dispozici na adrese [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en). Viz také [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en), kde je k dispozici studie z roku 2022 o [prevenci řízení vozidel pod vlivem alkoholu a drog](#)

podpalování radarů na měření rychlosti a odstraňování opatření na zklidňování dopravy protestujícími.

- **Nedostatečná kapacita:** Orgány odpovědné za infrastrukturu pro bezpečnost silničního provozu, přizpůsobení provozu a prosazování práva, zejména na úrovni obcí, mají často nedostatek kvalifikovaných pracovníků. V mnoha členských státech EU přetrvává nedostatek instruktorů a zkušebních komisařů a osob provádějících technické kontroly vozidel.
- **Nedostatečné financování:** Řada členských států nemá na vnitrostátní a místní úrovni vyhrazené rozpočty na bezpečnost silničního provozu, a proto nemohou zaměstnávat kvalifikované pracovníky, kteří by projektovali a realizovali projekty v oblasti bezpečnosti silniční infrastruktury, nebo zachovávat odpovídající počet pracovníků v oblasti prosazování práva.
- **Politická vůle** na všech úrovních je i nadále nejednotná, přičemž bezpečnost silničního provozu je často považována za technickou, nikoli politickou otázku. Za váháním reagovat se může skrývat nedostatečné porozumění ekonomickým, sociálním a environmentálním dopadům úrazů na silnicích.
- Vzhledem k tomu, že je odpovědnost roztržena mezi různé úrovně a odvětví správy, přetrvávají **problémy v oblasti správy**.
  - Na **úrovni EU** nemusel posílený mandát skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu<sup>14</sup>, který jí umožnil zahrnovat strategické poradenství a častější zpětnou vazbu, vždy vést k tomu, že se otázkám vzneseným zástupci členských států EU dostalo odpovídající reakce ze strany EU ve všech oblastech politiky souvisejících s bezpečností silničního provozu.
  - Rámec EU pro řízení bezpečnosti silničního provozu není dostatečně strukturovaný, aby umožnil větší rozšíření automatizovaných vozidel v silničním provozu, ani aby umožnil využití dat velkého objemu pro účely opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Pro jiné druhy dopravy byly zřízeny výkonné agentury s mandátem v oblasti bezpečnosti, avšak neexistuje žádný společný rámec, který by podporoval monitorování, koordinaci a technickou práci potřebnou k bezpečnému zavádění automatizovaných vozidel na silnicích v EU. To může představovat promarněnou příležitost jak pro bezpečnost silničního provozu, tak pro hospodářství EU.
  - Na **vnitrostátní** úrovni však i přes četné pozitivní příklady chybí koordinace mezi dopravními, hospodářskými, zdravotnickými, justičními a vzdělávacími orgány, což často brání potřebnému komplexnímu přístupu k bezpečnosti silničního provozu<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en)

<sup>15</sup> WHO doporučuje ustanovit „vedoucí agenturu“, vypracovat vnitrostátní strategie a stanovit národní kvantifikované cíle. Viz Belin M-Å, Khayesi M, Tran N., „Road safety is no accident: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023“ (Bezpečnost silničního provozu není náhoda: budování účinných vedoucích agentur, strategií a cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve světě, 2009–2023), *Injury Prevention*, 15. července 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>

#### 4. CO BYLO DOPOSUD UČINĚNO?

Rámcem právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030<sup>16</sup> je strategickým politickým dokumentem pro stávající desetiletí. Stanovil čtyři hlavní oblasti činnosti („oblasti intervence“), které odpovídají čtyřem pilířům přístupu bezpečného systému, jimiž jsou: bezpečnější silnice a okraje silnic, bezpečná vozidla, bezpečné využívání silnic a účinná reakce na nouzové situace. V každé z těchto oblastí Komise přijala opatření v podobě právních předpisů, financování, osvěty a budování kapacit.

##### 4.1. BEZPEČNOST INFRASTRUKTURY

Budování kvalitních silnic a okrajů silnic je klíčem ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu. V říjnu 2019 přijala EU revidovanou směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury<sup>17</sup> s cílem snížit počet i závažnost nehod. Revidovaná pravidla rozšířila oblast působnosti směrnice mimo transevropskou dopravní síť (TEN-T) na dálnice a hlavní silnice a na všechny silnice mimo městské oblasti, které jsou budovány s využitím finančních prostředků EU. To znamená, že do oblasti působnosti směrnice nyní spadají venkovské silnice, kde dochází k více než polovině všech úmrtí na silnicích, čímž je zajištěno, že je bezpečnost začleněna do všech fází plánování, projektování a provozu silnic.

V rámci tohoto významného procesu musí členské státy provádět pravidelná posuzování silniční sítě jako celku, a to na základě metodiky škálování rizik, která pomáhá lépe identifikovat rizika nehod na konkrétních úsecích silnic. V důsledku toho se kontroly bezpečnosti silničního provozu zaměří na nejnebezpečnější úseky, což pomůže nasměrovat investice tam, kde jsou nejvíce potřeba. Komise zveřejnila pokyny<sup>18</sup>, které mají vnitrostátním orgánům pomoci při plnění jejich úkolů, a také mapu Evropy<sup>19</sup> znázorňující celou silniční síť, na niž se směrnice vztahuje.

Komise v současné době připravuje pokyny pro projektování bezpečných silnic a infrastruktury pro zranitelné účastníky silničního provozu, a to v návaznosti na Evropské prohlášení o cyklistice<sup>20</sup> a na požadavek směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, aby zranitelní účastníci byli systematicky bráni v potaz při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu.

Směrnice o inteligentních dopravních systémech<sup>21</sup> stanoví statické a dynamické dopravní předpisy, jako jsou rychlostní limity v globální síti TEN-T, na dálnicích, hlavních

<sup>16</sup> COM(2018) 293, příloha I.

<sup>17</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 305/1, 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

<sup>18</sup> Metodika a prováděcí příručka pro posuzování silniční sítě jako celku, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068\_en

<sup>19</sup> [Mapový prohlížeč TENtec – prozkoumejte síť TEN-T |Evropská dopravní infrastruktura](#)

<sup>20</sup> [Evropské prohlášení o cyklistice \(Úř. věst. C/2024/2377, 3.4.2024\)](#).

<sup>21</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2661 ze dne 22. listopadu 2023, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

silnicích a v městských uzlech. Zlepší dodržování předpisů ze strany řidičů a povede k bezpečnějšímu a inteligentnějšímu provozu tím, že bude podporovat inteligentní regulaci rychlosti a kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu.

#### 4.2. BEZPEČNOST VOZIDEL

Druhým pilířem bezpečného systému jsou bezpečná vozidla. Vozidla mají významný vliv na bezpečnost silničního provozu a rychlé změny v technologiích znamenají, že vyžadují trvalou pozornost regulačních orgánů.

V červenci 2024 vstoupilo v platnost nařízení o obecné bezpečnosti vozidel<sup>22</sup>, které stanoví minimální bezpečnostní normy pro všechna nová vozidla prodávaná na trhu EU. Zavádí požadavky, které mají významný potenciál zvýšit bezpečnost, jako je systém inteligentní regulace rychlosti, systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu, systémy pro eliminaci mrtvého úhlu a detekci zpětného chodu a rozšířené ochranné zóny pro náraz hlavy, které mohou zmírnit zranění v případě srážky se zranitelnými účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté. Komise průběžně spolupracuje s členskými státy a zúčastněnými stranami na provádění tohoto nařízení a regulačního rámce pro automatizovaná vozidla.

V dubnu 2025 Komise navrhla revizi pravidel EU pro technické prohlídky vozidel<sup>23</sup>. Cílem je udržovat vozidla v bezpečném stavu po celou dobu jejich životnosti a snižovat emise znečišťujících látek do ovzduší a hluk, především s ohledem na technologický vývoj a kvůli stárnutí vozového parku EU. Navrhovaná nová pravidla mají upravit pravidelné technické prohlídky elektromobilů a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče, zavést povinné pravidelné technické prohlídky motocyklů a roční prohlídky starších osobních a dodávkových automobilů, zavést pokročilé metody testování emisí pro odhalování vozidel s vysokými emisemi a zavést povinné kontroly zajištění nákladu při silničních kontrolách. Odhaduje se, v případě provedení všech těchto opatření by se v letech 2026–2050 podařilo zachránit přibližně 7 000 lidských životů a předejít přibližně 65 000 vážných zranění.

#### 4.3. BEZPEČNÉ VYUŽÍVÁNÍ SILNIC

Bezpečné využívání silnic, které zahrnuje přiměřené úrovně rychlosti, jízdu ve střízlivém stavu a bez rozptýlení a používání bezpečnostního vybavení, je třetí oblastí opatření ve stávajícím rámci právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 a třetím pilířem přístupu bezpečného systému. Důležitými prvky motivační struktury podporující bezpečné používání silnic a vozidel jsou řídičské průkazy, cílené vzdělávání a zvyšování povědomí a silné režimy prosazování právních předpisů.

---

<sup>22</sup> [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019](#) o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu.

<sup>23</sup> Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii, COM/2025/180, a návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidel zaznamenávaných ve vnitrostátních registrech vozidel a o zrušení směrnice Rady 1999/37/ES, COM/2025/179.

V říjnu 2025 přijala EU revizi **směrnice o řidičských průkazech**<sup>24</sup>. Kromě zavedení mobilních řidičských průkazů nová pravidla stanoví jízdu mladistvých řidičů s doprovodem, přísnější pravidla a/nebo tresty pro začínající řidiče přistižené při řízení pod vlivem alkoholu a drog, větší informovanost o rizicích, lepší ochranu zranitelných účastníků silničního provozu a nový rámec umožňující členským státům provádět prohlídky týkající se duševní a tělesné způsobilosti řidičů k řízení během celého jejich života.

Přestože předchozí pravidla EU zlepšila dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu ze strany řidičů, kteří nemají bydliště v EU, stále přetrvávala významná mezera: za přibližně 40 % přeshraničních přestupků nebyly uloženy sankce kvůli problémům s identifikací pachatelů a vymáháním pokut a zákazů řízení. Tyto nedostatky byly odstraněny novou směrnicí o řidičských průkazech. Za závažné přestupky, jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, překročení rychlostního limitu o více než 50 km nebo porušení pravidel silničního provozu a způsobení úmrtí nebo vážného zranění jiných osob, bude členský stát, ve kterém byl řidičský průkaz vydán, povinen uložit **zákaz řízení** podobný sankci, kterou udělil členský stát, ve kterém k přestupku došlo. Tím získá sankce účinnost v celé EU. Mimoto nově přijatá **směrnice o přeshraničním prosazování práva**<sup>25</sup> posiluje spolupráci mezi členskými státy zavedením vzájemné pomoci při účinném vymáhání peněžitých sankcí za širší škálu přestupků v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Hlavním faktorem, který přispívá k dopravním nehodám, zůstává **rychlost**. Nadměrná nebo nepřiměřená rychlost je příčinou 10–15 % všech nehod a přibližně 30 % nehod vedoucích k úmrtí a zhoršuje následky všech nehod. Pokud je chodec sražen vozidlem jedoucím rychlostí 30 km/h, jeho šance na přežití je 90 %; při rychlosti 50 km/h klesá tato jeho šance na 20 %<sup>26</sup>. Ačkoli politicky i kulturně citlivou otázkou zůstává nadále rychlost, iniciativy v oblasti snížení rychlosti přinášejí značné výhody, a to nejen v podobě menšího počtu dopravních nehod, úmrtí a zranění, ale také v podobě snížení emisí, úrovně hluku a spotřeby paliva.

Řada iniciativ podporovaných na úrovni EU se již ze své podstaty rychlostí zabývá. Patří mezi ně výše zmíněné nařízení EU o obecné bezpečnosti vozidel a směrnice o přeshraničním prosazování práva. Mnoho orgánů na vnitrostátní, regionální a místní úrovni již zavedlo nebo má v plánu zavést nové iniciativy v oblasti řízení rychlosti, jako jsou zóny s omezením na 30 km/h ve městech, zejména v oblastech, kde se často a plánovaně dostávají do kontaktu aktivní a zranitelní účastníci silničního provozu a vozidla<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> [Směrnice Evropského parlamentu a rady \(EU\) 2025/2205 ze dne 22. října 2025 o řidičských průkazech](#), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012.

<sup>25</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/3237 ze dne 19. prosince 2024, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

<sup>26</sup> <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

<sup>27</sup> Viz G. Yannis a E. Michelaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“ (Účinnost rychlostního limitu 30 km/h), *Journal of Safety Research* 92 (2025), 490–503, kde se uvádí: „Současné vědecké poznatky naznačují, že zavedení omezení rychlosti na 30 km/h ve městech může zachránit více než 40 % lidských životů a zároveň má významné pozitivní účinky na životní prostředí,

Další se rozhodly pro jiná opatření: zaměřily se například na lepší projektování infrastruktury s cílem chránit zranitelné účastníky silničního provozu, na lepší identifikaci a řízení rizik nebo na oddělení dopravních toků, na prosazování rychlostních limitů a na lepší vzdělávání a komunikaci.

#### 4.4. ÚČINNÁ REAKCE NA NOUZOVÉ SITUACE

Rychlá reakce na nouzové situace je klíčová pro záchranu životů a snižování závažnosti zranění. Cílem opatření EU v oblasti péče po dopravní nehodě, které je čtvrtým pilířem bezpečného systému, je zkrátit dobu mezi nehodou a příjezdem lékařských týmů na místo nehody. Rychlejší reakce ze strany záchranné služby výrazně zvyšuje šance na přežití: studie ze Španělska<sup>28</sup> ukázala, že zkrácení doby, za kterou je poskytnuta zdravotnická pomoc, o 10 minut je spojeno s poklesem pravděpodobnosti úmrtí o jednu třetinu.

Výsledky studie Trendline ukazují, že ve většině evropských zemí je doba reakce na nouzové situace v polovině případů 10 minut nebo kratší. V 95 % případů trvá reakce na nouzové situace přibližně 25 minut nebo méně. Reakce ve venkovských oblastech jsou v průměru o 10 minut delší než ve městech.

Podle právních předpisů EU týkajících se systému eCall jsou od 1. dubna 2018 automatizované systémy tísňového volání na linku 112 povinné ve všech nových automobilech prodávaných v EU. Z analýzy provedené ve Finsku<sup>29</sup> vyplývá, že používání systému eCall zkracuje dobu mezi prvním voláním na tísňovou linku a příjezdem záchranné služby na místo nehody z 25 na 22 minut. Na dálnicích se doba reakce zkracuje ještě více, a to z 20 na 14 minut.

V roce 2024 Komise aktualizovala právní předpisy týkající se systému eCall, aby bylo možné používat systém eCall s nejnovějšími komunikačními technologiemi<sup>30</sup> od 1. ledna 2026 u nových typů vozidel a od 1. ledna 2027 u všech nových vozidel. Naproti tomu postupné ukončení provozu mobilních komunikačních sítí 2G a 3G v celé EU v nadcházejících letech povede ke vzniku rizika, že stávající vozidla vybavená zařízeními eCall na bázi sítí 2G až 3G již nebudou moci službu eCall využívat.

#### 4.5. KOORDINACE A OSVĚTA NA ÚROVNI EU

EU a její členské státy nesou společnou odpovědnost a sdílejí pravomoci týkající se politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zlepšení bezpečnosti vyžaduje koordinovanou činnost všech stran a na všech úrovních řízení, což zahrnuje: veřejné orgány, průmysl, sdružení uživatelů, nevládní organizace, školy a výzkumné pracovníky.

---

spotřebu energie a veřejné zdraví, včetně snížení spotřeby pohonných hmot a rozšíření pěší chůze / jízdy na kole.“

<sup>28</sup> Sánchez-Mangas R., García-Ferrrer A., de Juan A., Martín Arroyo A., „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“ (Pravděpodobnost úmrtí při silničních dopravních nehodách. Jak důležitá je rychlá zdravotnická pomoc?), *Accident Analysis & Prevention* 2010, ročník 42, vydání 4, červen 2010, strany 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>

<sup>29</sup> <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>

<sup>30</sup> Sítě s přepojováním paketů využívajících IMS jako například 4G a 5G.

Na úrovni EU je fórem pro výměnu názorů a konzultace s členskými státy **skupina na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu** složená z vysoce postavených zástupců členských států. Členové skupiny na vysoké úrovni se zabývají pokrokem na vnitrostátní úrovni a často vznášejí otázky společného zájmu, v nichž by chtěli přijmout opatření na úrovni EU, jako je regulace zařízení pro osobní mobilitu nebo uplatňování pravidel silničního provozu na automatizovaná vozidla.

Komise pořádá každé dva roky **konference o výsledcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu**, na nichž se projednává pokrok, vyměňují se osvědčené postupy a zapojují zúčastněné strany. Úsilí členských států koordinuje **evropský koordinátor pro bezpečnost silničního provozu**.

Komise podporuje dobrovolné závazky v rámci **Evropské charty bezpečnosti silničního provozu**<sup>31</sup>, největší platformy občanské společnosti pro bezpečnost silničního provozu na světě, která má více než 4 300 členů. Každoročně udělované ceny jsou oceněním inovativních iniciativ, včetně ocenění pro bezpečná evropská města.

Program **Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu**<sup>32</sup> prostřednictvím využití finančních prostředků EU podporuje budování kapacit a činnosti na vytváření partnerství členských států s největším potenciálem ke zlepšení jejich výkonnosti. Za pomoci výměny osvědčených postupů a prezentování ukázek úspěšných iniciativ navazují úředníci partnerství se svými protějšky z jiných zemí. Několik výměn na základě spolupráce přineslo hmatatelné výsledky v oblasti vnitrostátních strategií a plánování v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Po navázání spolupráce se Švédskem začala Litva pracovat na rozšíření používání silniční infrastruktury s uspořádáním 2+1<sup>33</sup>. Rumunsko zahájilo přípravy na instalaci vnitrostátní sítě pevných kamer pro měření rychlosti inspirované španělským systémem, jejíž spuštění je v současnosti plánováno na rok 2026. Lotyšsko začalo zkoumat možnosti důkladného vyšetřování nehod, přičemž se nechalo inspirovat metodikou z Finska. Řecko mezitím v rámci nového zákona o silničním provozu snížilo rychlostní limit v městských oblastech na 30 km/h a po výměně poznatků se Španělskem a Dánskem zavede další opatření zaměřená na zvýšení bezpečnosti motocyklistů.

Těmito podpůrnými činnostmi se podařilo sblížit zúčastněné strany v oblasti bezpečnosti silničního provozu a podpořit určitou úroveň vzájemného hodnocení a učení mezi členskými státy. Stanovení politických priorit, pokud jde o bezpečnost silničního provozu a začleňování otázek bezpečnosti silničního provozu do jiných odvětví, jako je hospodářská politika, zdraví a bezpečnost na pracovišti, však nadále zůstává převážně v kompetenci jednotlivých států.

---

<sup>31</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

<sup>32</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

<sup>33</sup> Silnice s uspořádáním 2+1 je typ silnice se dvěma jízdními pruhy v jednom směru a jedním pruhem v opačném směru, oddělenými středním dělicím pásem nebo svodidly, přičemž se každých několik kilometrů střídavě přidává třetí pruh pro předjíždění. Konstrukce umožňuje bezpečné předjíždění při současném zachování nižších nákladů na výstavbu než při stavbě plnohodnotné dvoupruhové komunikace.

#### 4.6. FINANCOVÁNÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Financování je klíčem k zavádění řešení v oblasti bezpečnosti silničního provozu a k urychlení pokroku v oblasti bezpečnosti silničního provozu v celé Evropě, zejména v zemích, které v bezpečnosti silničního provozu zaostávají.

EU využívá k financování projektů vnitrostátní a regionální dopravní infrastruktury, které přispívají k bezpečnosti silničního provozu, tyto tři hlavní nástroje: Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) a Fond soudržnosti (FS), za jejichž řízení společně odpovídá Komise a členské státy, a Nástroj pro propojení Evropy (CEF), který řídí přímo Komise. Projekty přispívající k bezpečnosti silničního provozu podpořil i Nástroj pro oživení a odolnost.

V rámci Nástroje pro propojení Evropy financovala EU rovněž projekty budování přeshraničních kapacit, jako je posouzení sítě silniční infrastruktury jako celku, klíčové ukazatele výkonnosti, kampaně pro prosazování pravidel a zavádění služeb ITS přes hranice.

V nedávné zprávě Evropského účetního dvora (EÚD)<sup>34</sup> se odhaduje, že v posledních deseti letech byly na projekty týkající se bezpečnosti silničního provozu přiděleny prostředky z EFRR, Fondu soudržnosti a Nástroje pro propojení Evropy ve výši 6 663 milionů EUR<sup>35</sup>, což představuje o něco málo více než 2 % hodnoty těchto fondů. Tyto odhady však zahrnují i infrastrukturní a jiné projekty, u nichž je bezpečnost silničního provozu pouze vedlejším cílem, nikoli hlavním účelem opatření. Účetní dvůr doporučil, aby při spolufinancování EU byly upřednostňovány iniciativy, které by měly největší dopad na bezpečnost silničního provozu.

V rámci programu Horizont Evropa byly rovněž uvolněny finanční prostředky na další výzkum, včetně výzkumu bezpečné infrastruktury, bezpečných vozidel, bezpečného užívání silnic a péče po dopravní nehodě. Na období 2021–2027 je na výzkumné projekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyčleněno přibližně 123 milionů EUR, což představuje přibližně 0,13 % celkové hodnoty stávajícího programu Horizont Evropa.

Pokud jde o financování, Evropská investiční banka (EIB) ve své úvěrové politice v odvětví dopravy z roku 2022, jejíž přezkum v polovině období je naplánován na rok 2026, stanovila jako prioritu začlenění bezpečnosti do všech investic do silniční dopravy. Bezpečnostní záruky v oblasti silniční dopravy jsou navíc zakotveny v environmentálních a sociálních normách, které se vztahují na všechny operace EIB. Prostřednictvím platformy Safer Transport Platform EIB podpořila cílené investice do bezpečnosti silničního provozu, poradenskou podporu a technickou pomoc, čímž došlo k vytvoření projektů v několika členských státech EU. V rámci EU EIB nařizuje dodržování směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a směrnice o bezpečnosti

---

<sup>34</sup> Evropský účetní dvůr, Zvláštní zpráva 2024/04, Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu: Čas přeradit na vyšší rychlost, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_CS.pdf)

<sup>35</sup> Nástroj pro propojení Evropy: 1 477 milionů EUR; EFRR a Fond soudržnosti: 5 186 milionů EUR.

tunelů<sup>36</sup>, včetně posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu a auditů bezpečnosti silničního provozu.

#### 4.6.1. PŘEHLED O VÝZKUMU BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU FINANCOVANÉM EU

Mezi lety 2021–2025 podpořil program Horizont Evropa více než dvacet výzkumných a inovačních projektů zaměřených na bezpečnost silničního provozu.

Výzkumné činnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu financované EU se týkají čtyř hlavních oblastí, které odpovídají čtyřem pilířům přístupu bezpečného systému: bezpečné infrastruktury, bezpečných vozidel, bezpečného využívání silnic a rychlé a účinné péče po dopravní nehodě.

Cílem projektů souvisejících s infrastrukturou, které budou probíhat do období 2026–2027, je vytvořit rámec pro hodnocení bezpečnosti založené na datech (Evoroads<sup>37</sup>), vyvinout infrastrukturu pro optimální sledování bezpečnosti silničního provozu (iDriving<sup>38</sup>) a vyvinout řešení bezpečnosti silničního provozu pro zranitelné účastníky silničního provozu v městském prostředí (Soteria<sup>39</sup>).

Pokud jde o bezpečnost vozidel, současné projekty se zabývají tématy, jako je vývoj systémů aktivní a pasivní bezpečnosti pro budoucí autonomní vozidla (SAFE-UP<sup>40</sup>) a zprostředkování vztahu mezi řízením řidičem a automatizovanou jízdou (Mediator<sup>41</sup>).

Nedávné projekty týkající se bezpečného využívání silnic sahají od hodnocení bezpečnosti účastníků silničního provozu v městských oblastech (PHOEBE<sup>42</sup>) přes správu městského prostoru pro modely aktivní mobility (REALLOCATE<sup>43</sup>) až po způsoby zjišťování alkoholu, drog a únavy u řidičů z povolání (PANACEA<sup>44</sup>).

Pokud jde o rychlou a účinnou péči po dopravní nehodě, pozornost se soustředí na vývoj účinných protiopatření a opatření po dopravní nehodě pro všechny způsoby silniční dopravy, propojení zdravotnických a technických nástrojů (ProAct\_Us<sup>45</sup>) a hodnocení dlouhodobých následků dopravních nehod (IMPROVA<sup>46</sup>).

---

<sup>36</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě.

<sup>37</sup> <https://evoroads-project.eu/>

<sup>38</sup> <https://idiving-project.eu/>

<sup>39</sup> <https://soteriaproject.eu/>

<sup>40</sup> <https://www.safe-up.eu/>

<sup>41</sup> <https://mediatorproject.eu/>

<sup>42</sup> <https://phoebe-project.eu/>

<sup>43</sup> <https://reallocatemobility.eu/>

<sup>44</sup> <https://panacea-project.eu/>

<sup>45</sup> <https://protact-us.eu/>

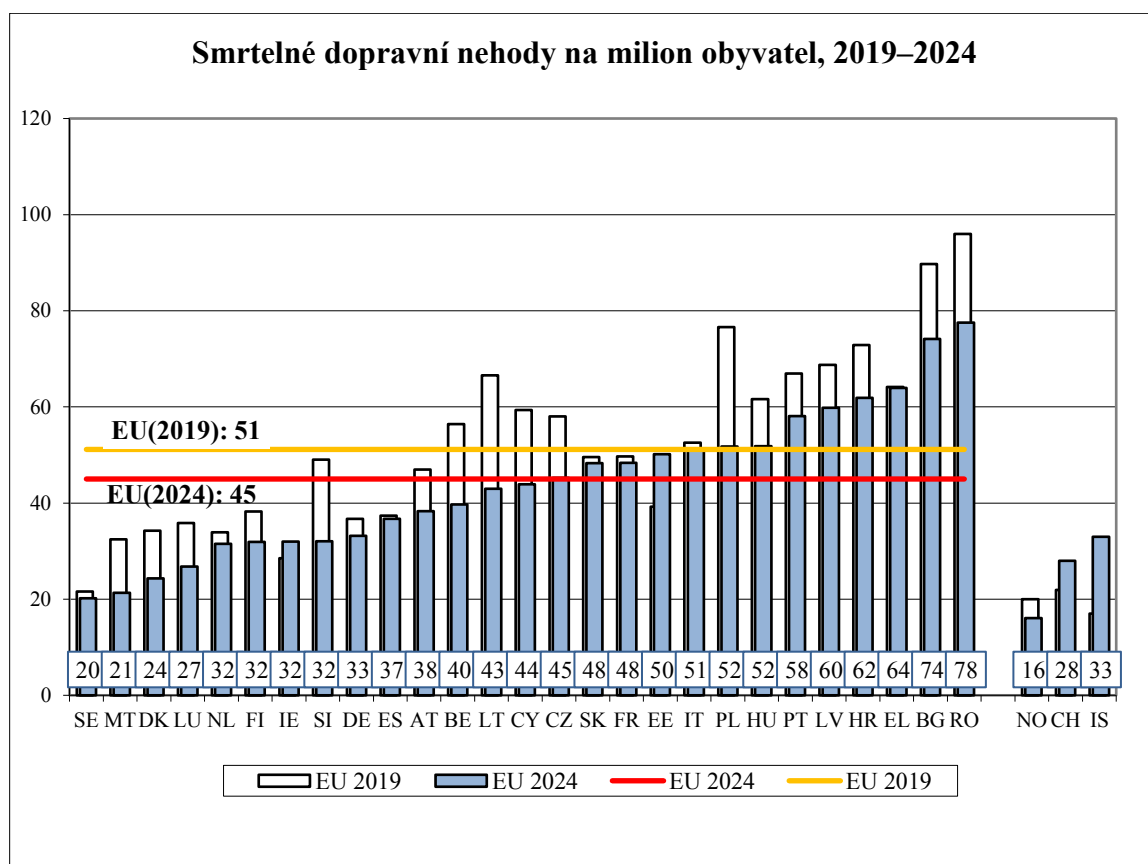
<sup>46</sup> <https://improva-roadsafety.eu/>

#### 4.7. PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU NA ÚROVNI ČLENSKÝCH STÁTŮ

Přestože na úrovni EU probíhají významné iniciativy z hlediska právní úpravy, financování, výzkumu a osvěty, hlavní odpovědnost za bezpečnost silničního provozu spočívá na vnitrostátní, regionální a obecní úrovni.

Zprávy o jednotlivých zemích zveřejněné spolu s touto zprávou uvádějí řadu opatření přijatých na vnitrostátní úrovni. Ve většině případů jsou tato opatření zaváděna v souladu s víceletými strategiemi, akčními plány nebo akčními programy na úrovni vlády, které stanovují konkrétní vnitrostátní priority, přidělují finanční prostředky a určují konkrétní cíle.

Z těchto zpráv o jednotlivých zemích je zřejmé, že trvalá opatření, investice a upřednostňování bezpečnosti silničního provozu se v mnoha případech vyplatily. Například Polsko, Litva a Slovinsko, ačkoli se stále potýkají s problémy, dosáhly v roce 2024 snížení počtu smrtelných dopravních nehod o 33–35 % ve srovnání s rokem 2019, a jsou tedy na dobré cestě ke splnění cíle snížení počtu úmrtí o 50 % do roku 2030. Některé země, včetně Bulharska, Rumunska a Řecka, však stále zaznamenávají výrazně vyšší počet úmrtí na silnicích, než je průměr EU, což ukazuje na potřebu přijmout v těchto členských státech další opatření. Ačkoli v některých zemích byla v roce 2025 zavedena nová politická opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jejich dopad se v údajích o bezpečnosti silničního provozu dosud neodráží.



Obrázek 5 Smrtelné dopravní nehody v EU na milion obyvatel v letech 2019–2024 Zdroje: CARE (databáze silničních dopravních nehod v EU); pro údaje o obyvatelstvu Eurostat (online kód dat [demo\\_pjan](#))

Úspěšná opatření se mohou lišit v závislosti na vnitrostátních podmínkách. Mezi významné úspěchy patří cílená investice do silniční infrastruktury a bezpečnosti silničního provozu ve městech v Polsku, zavedení rychlostního limitu ve výši 30 km/h v městských centrech v celém Španělsku, zavedení rozsáhlé sítě automatických dopravních kamer ve Francii, nová vnitrostátní politická platforma pro bezpečnost silničního provozu pro všechny úrovně federální a regionální vlády v Belgii a důkladně podložené a propracované osvětové kampaně o bezpečnosti silničního provozu v Dánsku.

Podrobnosti o profilech bezpečnosti silničního provozu jednotlivých členských států jsou k dispozici ve zprávách o jednotlivých zemích zveřejněných spolu s tímto sdělením<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en); <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

## 5. SPOLEČENSKÉ A TECHNOLOGICKÉ TRENDY S DOPADEM NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Jako oblasti vyžadující cílená opatření ke snížení jejich dopadu na bezpečnost silničního provozu vyvstalo několik otázek, které v době přijetí rámce právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 nevyvolaly velkou pozornost.

### 5.1. DEMOGRAFICKÉ ZMĚNY

Demografická struktura EU prochází zásadními změnami, které mají přímý dopad na bezpečnost silničního provozu. Obyvatelstvo stárne a předpokládá se, že podíl občanů ve věku 65 a více let se zvýší z 22 % v roce 2024 na 30 % do roku 2050<sup>48</sup>. Tento demografický posun představuje výjimečný problém, protože starší účastníci silničního provozu se stávají více zranitelnými kvůli své fyzické zranitelnosti, pomalejší době reakce a vyšší míře závažnosti zranění<sup>49</sup>.

Trend k větší urbanizaci pokračuje, neboť více než 75 % obyvatel EU nyní žije v městských oblastech<sup>50</sup>. Tato koncentrace lidí v zastavěném prostředí vytváří novou dynamiku mobility, včetně větší rozmanitosti druhů mobility, zvýšeného počtu chodců a cyklistů a vyšší hustoty dopravy.

### 5.2. TECHNOLOGICKÝ POKROK

Automobilový průmysl prochází bezprecedentní technologickou transformací, která má významné dopady na bezpečnost. Pokročilé asistenční systémy pro řidiče (ADAS) se stávají standardní výbavou a technologie jako autonomní nouzové brzdění, asistent udržování v jízdním pruhu a inteligentní regulace rychlosti přinášejí měřitelné přínosy v oblasti bezpečnosti. Klíčem k úspěchu je zajistit, aby řidiči tyto funkce přijali.

Technologie propojených vozidel umožňují varování před nebezpečím v reálném čase a optimalizaci řízení provozu. Komunikace mezi vozidly (V2V) a mezi vozidly a infrastrukturou může řidiče upozornit na nebezpečné podmínky, místa nehod a optimální trasy. Jejich využívání v členských státech potvrdilo jejich přidanou hodnotu. Prokázalo se, že se záchranná služba dostává na místo určení rychleji a bezpečněji a že provozovatelé silnic mají k dispozici přesné informace o průměrné rychlosti a hustotě provozu v reálném čase. Účinnost systému s každým dalším vozidlem roste, stále se nepodařilo dosáhnout komplexního pokrytí celé EU, zejména pokud jde o služby V2V.

Postupné zavádění automatizovaných vozidel představuje příležitosti, ale i výzvy. Ačkoli se ukázalo, že vyšší úroveň automatizace snižuje dopad lidských chyb, přechodné období

<sup>48</sup> Zdroj: Eurostat (online kódy dat [proj\\_23np](#) a [demo\\_pjanbroad](#)), příslušný článek na stránkách Statistics Explained: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_structure\\_and\\_ageing#Past\\_and\\_future\\_population\\_ageing\\_trends\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU)

<sup>49</sup> Viz tematická zpráva o seniorech na adrese [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en) a <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>

<sup>50</sup> Zdroj: Eurostat (online kód dat [cens\\_21urb01](#)), viz také: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>

přinese nové výzvy jako například řízení bezpečné interakce mezi autonomními vozidly a vozidly řízenými lidmi ve smíšené dopravě, zajištění bezpečnosti nemotorizovaných účastníků silničního provozu a stanovení odpovědnosti za dopravní nehody, jejichž účastníky jsou automatizovaná vozidla.

### **5.3. VÝVOJ MODELŮ MOBILITY**

V důsledku nových služeb a měnícího se chování účastníků silničního provozu prochází odvětví dopravy a mobility transformací. Rozšíření řešení v oblasti mikromobility, jako jsou elektrokoloběžky, elektrokola a další zařízení pro osobní mobilitu, vedlo ke vzniku nových kategorií zranitelných účastníků silničního provozu; tito uživatelé musí často sdílet omezený prostor městských ulic s chodci a cyklisty.

Služby jízdy na zavolání a služby sdílení automobilů změnily způsoby cestování a mohou vést ke zvýšení počtu ujetých kilometrů vozidel ve městech a zároveň ke koncentraci činnosti do období dopravní špičky.

V rámci zakázkové ekonomiky se rozšířily doručovací služby využívající motocykly a jízdní kola provozovaná pracovníky, kteří jsou vystaveni časovému tlaku a ekonomickým omezením, což často podněcuje k riskantnímu chování<sup>51</sup>, přičemž typy vozidel používaných řidiči zásilkových služeb, včetně nelegálně dovezených elektrokoloběžek nebo neschválených mopedů, které překračují platné rychlostní limity, zvyšují rizika pro bezpečnost silničního provozu.

### **5.4. DOPADY ZMĚNY KLIMATU**

Změna klimatu se ukázala jako významný faktor ovlivňující bezpečnost silničního provozu, který je však podceňován. Extrémní povětrnostní události jsou stále častější a závažnější, a vytváří tak nebezpečné jízdní podmínky. Vlny veder mohou způsobit zhoršení stavu povrchu vozovek a ovlivnit výkonnost řidičů, přičemž zvýšená četnost bouří, záplav a mrazů vedou ke vzniku nebezpečných podmínek, které vyžadují přizpůsobivou infrastrukturu a kapacity pro reakci na nouzové situace.

Rostoucí teploty rovněž ovlivňují výkonnost vozidel, zejména elektromobilů, a mohou zvýšit riziko poškození pneumatik. Fenomén městských tepelných ostrovů tyto hrozby ve městech, kde teploty povrchu mohou výrazně překračovat teploty okolního vzduchu, ještě více zhoršuje.

### **5.5. KYBERNETICKÁ BEZPEČNOST A VYUŽITÍ DAT**

Zvyšující se propojení mezi vozidly vedlo ke vzniku nových zranitelných míst, která se dala v době, kdy byl poprvé vypracován rámec právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030, jen stěží rozpoznat. Kybernetické bezpečnostní hrozby pro propojená a automatizovaná vozidla jsou schopny způsobit nehody, vyřadit

---

<sup>51</sup> Viz: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers (Lidská daň za rychlé dodávky: Systematický přehled literatury o pracovních rizicích a výsledcích v oblasti bezpečnosti práce u pracovníků doručujících zboží ke konečným spotřebitelům) – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>

bezpečnostní systémy a ohrozit soukromí, což bude řešeno také prostřednictvím zákona o kybernetické odolnosti<sup>52</sup>.

V posledních pěti letech začal výrazně narůstat sběr dat, dosud se ale nepodařilo potenciál dat velkého objemu přetavit do podoby využitelných poznatků o bezpečnosti silničního provozu. Údaje o vozidlech, které mají k dispozici výrobci vozidel, údaje o nárocích po nehodě, které mají k dispozici pojišťovny, a údaje o událostech týkajících se zdravotní péče, které mají k dispozici nemocnice a záchranné služby, jsou jen zřídka sdíleny pro účely bezpečnosti silničního provozu. Například údaje z elektronických záznamových zařízení vozidel jsou přístupné pouze pro specifické výzkumné účely, jako je výzkum zaměřený na události, k nimž došlo ve vteřinách předcházejících konkrétní nehodě, nejsou však k dispozici v dostatečném rozčlenění, které by poskytlo informace pro tvorbu politik.

## 6. EKONOMICKÉ DŮSLEDKY, KTERÉ VZNIKNOU, POKUD SE NEBUDE ŘEŠIT BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

Dopravní nehody představují pro hospodářství EU nesmírnou společenskou, ekonomickou a zdravotní zátěž. Vnější socioekonomické náklady na smrtelná, vážná a lehká zranění se odhadují na přibližně 2 % HDP zemí EU<sup>53</sup>. Tyto náklady zůstávají navzdory pokroku dosaženému při snižování četnosti a závažnosti nehod trvale vysoké. Snížení počtu úmrtí na silnicích o polovinu do roku 2030 (ve srovnání s rokem 2019) by každoročně zabránilo přibližně 11 000 úmrtí a pomohlo by snížit počet vážných zranění na našich silnicích o přibližně 100 000.

Okamžitý a nejviditelnější ekonomický dopad představují **náklady na zdravotní péči a rehabilitaci**. Náklady na záchrannou zdravotní službu, hospitalizaci, rehabilitaci a dlouhodobou péči o oběti nehod zatěžují rozpočty na zdravotní péči v členských státech<sup>54</sup>. Počet vážných zranění navíc klesá pomaleji než počet úmrtí. Další ekonomickou zátěž představují náklady na řešení dopadů na **duševní zdraví** pozůstalých po obětech nehod, rodin a svědků<sup>55</sup>.

**Ztráta produktivity a ušlý ekonomický výkon** představují druhou významnou složku dopadu nehod. Každé úmrtí na silnici znamená desítky let ztraceného života, a to pracovního i rodinného, a vážná zranění mají často za následek trvalou invaliditu nebo sníženou pracovní schopnost. Ztráty produktivity plynou ze zkrácení pracovní doby a nákladů na náhradu lidského kapitálu, ale i ze skutečnosti, že dotčené osoby nemohou vykonávat neplacenou práci, jako jsou domácí práce nebo dobrovolnictví.

---

<sup>52</sup> [Nařízení - 2024/2847 - CS - EUR-Lex](#)

<sup>53</sup> Evropská komise, Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu), 2019, (připravuje se nová verze).

<sup>54</sup> Viz: Studie na podporu posouzení rámce právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 v polovině období, zveřejněná spolu s touto zprávou <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/cs/>

<sup>55</sup> Například v rámci projektu IMPROVA financovaného programem Horizont Evropa byl proveden systémový přezkum více než 1 400 studií o psychologických účincích dopravních nehod, v němž byla zjištěna řada dlouhotrvajících následků, včetně poruch souvisejících se stresem (jako je posttraumatická stresová porucha a adaptační poruchy), úzkostných poruch a fobií, afektivních poruch nálady (jako například deprese) a dalších funkčních poruch.

**Náklady na infrastrukturu a reakci na nouzové situace** zahrnují **náklady** na nasazení záchranné služby, řízení dopravy při odstraňování následků události, škody na majetku a opravy nebo výměnu vozidel. Tyto přímé náklady rostou s tím, jak se vozidla a silniční infrastruktura stávají technologicky dokonalejšími, a jejich oprava nebo výměna je tedy nákladnější.

**Administrativní náklady** vznikají v souvislosti s náklady na nasazení policie, hasičů a dalších (jiných než zdravotnických) záchranných služeb na místo nehody. Další náklady jsou spojeny s výkonem spravedlnosti, přičemž se jedná například o náklady na právní služby, náklady na stíhání pachatelů a náklady na soudní spory a pojištění.

Kromě přímých nákladů mají dopravní nehody i významné nepřímé ekonomické dopady. Jedná se například o ztracený čas a zvýšenou spotřebu pohonných hmot způsobenou **dopravními zácpami** vzniklými v důsledku nehod.

## 7. INVESTIČNÍ POTŘEBY

K využití potenciálního ekonomického přínosu plynoucího z předcházení dopravním nehodám jsou vyžadovány značné, avšak nákladově efektivní investice. K tomu, aby bylo možné zavést zdokonalení infrastruktury, lepší prosazování, technologie zajišťující bezpečnost vozidel a programy vzdělávání, je zapotřebí koordinovaného financování na všech úrovních veřejné správy.

Výzkumy však ukazují, že ekonomická návratnost těchto investic výrazně převyšuje náklady, v důsledku čehož je zvýšení bezpečnosti silničního provozu jedním z nákladově nejefektivnějších opatření veřejné politiky, která jsou k dispozici<sup>56</sup>. Ekonomické důvody pro urychlená opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou přesvědčivé, jelikož náklady za nečinnost vysoce převyšují investice potřebné pro účinná opatření.

Ve své zvláštní zprávě z roku 2024 Evropský účetní dvůr uvedl, že bezpečnost silničního provozu často nebyla při výběru infrastrukturních projektů spolufinancovaných EU klíčovým kritériem; kritéria výběru často opomíjela silniční úseky s vysokým výskytem nehod. Evropský účetní dvůr doporučil jasnější stanovování priorit, aby se budoucí financování zaměřilo na opatření, která s velkou pravděpodobností sníží počet smrtelných nehod a vážných zranění.

Kromě potřeby investic do nové a rekonstruované silniční infrastruktury je třeba vyčlenit finanční prostředky také na její údržbu. Na silnicích EU nejen přibývají nová vozidla (od roku 2019 došlo k nárůstu o téměř 5 milionů osobních automobilů a více než 270 000 nákladních vozidel<sup>57</sup>), ale dopad změny klimatu se projevuje i zvýšenou četností a intenzitou požárů, bouří a povodní, které mají dopad na integritu a bezpečnost silnic. Dalším aspektem je rostoucí potřeba usnadnit vojenskou mobilitu a požadavky na dvojí užití v celé EU, což vyžaduje modernizaci vybraných úseků silniční infrastruktury

---

<sup>56</sup> Nedávná nizozemská studie (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) odhadla, že poměr nákladů a přínosů u vnitrostátních investic do silniční infrastruktury se pohybuje v rozmezí od 1:7 do 1:2,5. Poměr nákladů a přínosů s ohledem na řadu opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu shrnula starší zpráva Konference evropských ředitelů silnic: [https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e\\_Road\\_Safety\\_Investments\\_Report.pdf](https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf)

<sup>57</sup> <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>

(včetně silnic, mostů a tunelů) s cílem zajistit pevnou strukturu a provozní odolnost. Tyto modernizace by měly být projektovány tak, aby nevytvářely nová úzká místa a zachovaly funkčnost při zvýšeném zatížení a krizových podmínkách (např. vyšší dopravní tok těžkých vozidel, změna trasy v důsledku nehody).

Rizikové faktory a problémy v silniční dopravě rovněž upozorňují na to, že je zapotřebí nadále investovat do kapacit v oblasti detekce a prosazování práva, pokud jde o překročení povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu a drog, rozptýlení, nezastavení vozidla na červenou a nepoužití bezpečnostních pásů. Tyto investice musí zajistit dostatečné zdroje pro policejní složky, aby mohly personálně a administrativně provádět silniční kontroly, a musí podporovat automatizované kamerové systémy detekce a prosazování práva.

Prosazování by mělo být doprovázeno financováním účinných osvětových a vzdělávacích kampaní zaměřených na bezpečnost silničního provozu. Tyto kampaně je třeba přizpůsobit různým cílovým skupinám (dětem, mladistvým, budoucím řidičům a řidičům začátečnickům, zkušenějším řidičům a dalším účastníkům silničního provozu, jako jsou lidé jedoucí na kole a používající zařízení pro osobní mobilitu) a různým rizikovým skupinám, jako jsou mladí muži, starší lidé a motocyklisté. Je nevhodnější je provádět na vnitrostátní nebo regionální úrovni, orgány členských států však požádaly EU, aby přípravu a provádění takových kampaní podpořila<sup>58</sup> a usnadnila výměnu osvědčených postupů<sup>59</sup>.

## 8. DALŠÍ POSTUP

Tato zpráva v polovině období odhaluje potřebu urychlených a cílených opatření na mnoha frontách. Komise stanovila řadu priorit pro všechny příslušné úrovně správy (EU i vnitrostátní), přičemž sleduje stávající nebo nová opatření, která od všech zúčastněných stran vyžadují okamžitou pozornost, trvalý závazek a účelové financování.

### 8.1. URYCHLENÍ ZLEPŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI INFRASTRUKTURY A ZAVÁDĚNÍ INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

Pokračující výzva v podobě snížení počtu úmrtí a vážných zranění na silnicích vyžaduje prioritní investice do modernizace silniční infrastruktury.

Komise v současné době připravuje pokyny pro orgány odpovědné za silniční infrastrukturu týkající se navrhování tzv. „odpouštějících okrajů silnic“, „samovysvětlujících a samovymáhajících silnic“ a požadavků na kvalitu silniční infrastruktury pro zranitelné účastníky silničního provozu. Tyto pokyny budou zveřejněny v roce 2026.

V roce 2024 bylo rovněž aktualizováno nařízení o TEN-T<sup>60</sup>, které zahrnuje nové bezpečnostní požadavky na evropskou síť. Plány udržitelné městské mobility se nyní

<sup>58</sup> EU například prostřednictvím programu Erasmus+ spolufinancovala program „Knights for Road Safety“ zaměřený na vzdělávání žáků v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

<sup>59</sup> Kampaně zaměřené na vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou často oceňovány v rámci každoročního udílení cen EU za vynikající výsledky v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

<sup>60</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013.

musí zabývat také otázkami bezpečnosti silničního provozu a členské státy jsou povinny shromažďovat údaje o bezpečnosti pro každý městský uzel. Plánování infrastruktury musí uspokojovat provozní potřeby, včetně bezpečnosti.

Komise se zavazuje:

- nadále podporovat členské státy při řešení problémů uvedených ve zprávách o bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých zemích (přiložených k této zprávě), včetně případů, kdy takovouto podporu členské státy stanovily ve svých plánech národního a regionálního partnerství pro investice a reformy na období financování 2028–2034,
- podmínit investice do silniční infrastruktury v EU zahrnutím prvků bezpečnosti silničního provozu do těch silničních úseků, které mají největší potenciál ke zlepšení bezpečnosti<sup>61</sup> a kde mohou cílená opatření přinést největší zlepšení<sup>62</sup>, a to i pro zranitelné účastníky silničního provozu,
- podporovat členské státy při zavádění připravovaných pokynů z roku 2026 pro navrhování odpouštějících okrajů silnic, samovysvětlujících a samovymáhajících silnic a infrastruktury pro zranitelné účastníky silničního provozu v rámci jejich investic do silnic,
- podporovat členské státy při začleňování požadavků na bezpečnost, odolnost a provozuschopnost silnic do projektů údržby a modernizace silnic prováděných za účelem usnadnění vojenské mobility nebo dvojího užití, zejména těch, které se týkají úzkých míst, jako jsou mosty a tunely, a to i prostřednictvím pokynů pro navrhování, za tímto účelem by měly být zváženy postupy v oblasti bezpečnosti silničního provozu stanovené ve směrnici 2008/96/ES pro silniční úseky, které nespadají do její oblasti působnosti, ale jsou důležité pro vojenskou mobilitu,
- podporovat bezplatné poskytování širšího rozsahu minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, případně včetně událostí, jako je „konec kolony“ nebo „příjezd záchranných vozidel“ v rozšířené zeměpisné síti; za tímto účelem se plánuje revize stávajících technických specifikací<sup>63</sup> v rámci směrnice o inteligentních dopravních systémech (ITS)<sup>64</sup>,

---

<sup>61</sup> Na základě článku 5 a čl. 6 písm. a) a d) směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury o zavedení plánu EU pro hodnocení rizikovosti silnic zahrnující silniční síť TEN-T, všechny dálnice, všechny hlavní silnice spojující velká města nebo regiony a všechny meziměstské silnice financované EU.

<sup>62</sup> Upřednostněny by měly být nejproblematictější silniční úseky určené v „[Metodice](#) pro posuzování bezpečnosti silniční sítě a příruče k jejímu provádění“ (Evropská komise, 2023) nebo v souladu s vnitrostátními metodikami, které splňují požadavky článku 5 směrnice 2008/96/ES (směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury).

<sup>63</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně.

<sup>64</sup> [Směrnice Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2023/2661 ze dne 22. listopadu 2023, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.](#)

- dále podporovat členské státy v zavádění lepšího řízení dopravy a inteligentních řešení pro prosazování práva<sup>65</sup>,
- zvažovat, jak nejlépe podpořit další zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS), a to i prostřednictvím technických specifikací,
- vydat pokyny pro členské státy s ohledem na kontinuitu služby eCall pro vozidla vybavená systémem eCall využívajícím 2G/3G, včetně možných regulačních nástrojů na vnitrostátní úrovni pro zachování alespoň jedné sítě s přepojováním okruhů do roku 2030.

## **8.2. ZLEPŠENÍ PROSAZOVÁNÍ A ODRAZOVÁNÍ**

Účinnost opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu rozhodujícím způsobem závisí na důsledném a viditelném prosazování.

Komise:

- bude nadále podporovat členské státy v rozvoji silných strategií prosazování s cílem řešit přetrvávající problémy v podobě překračování povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu a rozptýlení prostřednictvím sdílení osvědčených postupů v rámci iniciativ a skupin, jako je skupina na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu, program Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu, Evropská charta bezpečnosti silničního provozu a skupina odborníků pro databázi CARE. To zahrnuje využívání automatizovaných technologií v oblasti prosazování a zajišťování výzkumu úspěšných přístupů založeného na důkazech,
- bude nadále umožňovat účinnou spolupráci mezi úřady vydávajícími řidičské průkazy a registry vozidel, a to i prostřednictvím nástrojů IT, jako je MoveHub,
- zefektivní vzájemnou pomoc při prosazování v oblasti bezpečnosti silničního provozu pomocí lépe definovaných postupů a poskytne za tímto účelem finanční podporu,
- vydá pokyny pro členské státy týkající se řízení rychlosti.

## **8.3. ZDOKONALENÍ TECHNOLOGIÍ ZAJIŠŤUJÍCÍ BEZPEČNOST VOZIDEL**

V návaznosti na desítky let existence předpisů o bezpečnosti vozidel, z nichž posledním je nařízení o obecné bezpečnosti vozidel<sup>66</sup>, Komise:

- bude usilovat o urychlení zavádění pokročilých bezpečnostních systémů a podporovat přechod na propojená a automatizovaná vozidla,
- v roce 2027 provede hodnocení bezpečnostních opatření v rámci obecného nařízení o bezpečnosti vozidel.

Kromě toho Komise usnadňuje vytváření přeshraničních zkušebních prostředí, která umožňují rozsáhlé předběžné zavádění autonomních vozidel pro osobní i nákladní dopravu v rámci jednotného režimu přeshraničního udělování povolení. Tato zkušební

<sup>65</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en)

<sup>66</sup> Nařízení (EU) 2019/2144.

prostředí by měla napomoci připravenosti trhu pro autonomní vozidla a jejich uvedení na trh a identifikovat prvky, které mohou vyžadovat doladění pro účely bezpečnosti. Tato iniciativa umožní členským státům dále zavádět propojenou infrastrukturu (včetně kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS)), aby bylo možné rychleji sdílet data mezi vozidly a infrastrukturou, a tím dále zvyšovat bezpečnost silničního provozu.

#### **8.4. NOVÉ FORMY MOBILITY**

Na základě studie<sup>67</sup>, která zkoumá problémy a příležitosti spojené s regulací zařízení pro osobní mobilitu, se Komise zavazuje:

- vyvodit závěry o možných přínosech harmonizace technických specifikací zařízení pro osobní mobilitu<sup>68</sup>,
- vypracovat pokyny pro členské státy a regionální a místní samosprávy ohledně toho, jaké otázky by měly být brány v potaz, aby byla zajištěna bezpečnost jezdců a ostatních účastníků silničního provozu při používání zařízení pro osobní mobilitu, tím se rozšíří pokyny uvedené v tematické příručce k plánu udržitelné městské mobility z roku 2021 o bezpečném používání mikromobility<sup>69</sup>.

#### **8.5. INICIATIVY V OBLASTI VÝZKUMU A INOVACÍ**

Stávající program Horizont Evropa na období 2021–2027 bude i nadále upřednostňovat výzkum a inovace v oblasti bezpečnosti silničního provozu, přičemž se zaměří zejména na porozumění nově vznikajícím problémům a na jejich řešení. Mezi prioritní oblasti výzkumu patří bezpečnost a odolnost silnic ve venkovských oblastech, bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé zařízení pro mikromobilitu, a využití umělé inteligence a dat velkého objemu k předvídání dopravních nehod a jejich zamezení.

Komise bude rovněž podporovat inovace v oblasti technologií zajišťujících bezpečnost vozidel, včetně rozhraní mez člověkem a technikou v systémech vozidel. Bude nadále podporovat spolupráci mezi výrobcí automobilů, technologickými společnostmi a výzkumnými institucemi prostřednictvím partnerství pro propojenou, kooperativní a automatizovanou mobilitu (partnerství CCAM).

#### **8.6. VZDĚLÁVÁNÍ A ZVYŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ**

Komise bude i nadále podporovat výměnu osvědčených postupů týkajících se vzdělávání a zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zejména prostřednictvím

---

<sup>67</sup> Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices (Studie o potřebě harmonizovaných pravidel na podporu rozvoje mikromobility a zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro zařízení pro osobní mobilitu) – závěrečná zpráva (1.0), Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>

<sup>68</sup> Na žádost ministrů dopravy na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku v prosinci 2025.

<sup>69</sup> [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en)

Evropské charty bezpečnosti silničního provozu<sup>70</sup>, unijního programu Výměna zkušeností v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jejích konferencí konaných každé dva roky.

Komise bude rovněž usilovat o začlenění vzdělávání a zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti silničního provozu do dalších nástrojů EU pro financování a osvětu, včetně programu Erasmus+, jestliže to členské státy stanoví ve svých plánech národního a regionálního partnerství pro období financování 2028–2034, a to zejména v souvislosti s městskou a venkovskou mobilitou.

### **8.7. ÚLOHA SOUKROMÉHO SEKTORU A ZAMĚSTNAVATELŮ V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU**

Komise vyzve zaměstnavatele ze soukromého i veřejného sektoru, aby přijali firemní politiky, které upřednostní bezpečnost při činnosti podniků. Jako vzor by mohla sloužit doporučení vydaná skupinou akademických odborníků pro čtvrtou celosvětovou ministerskou konferenci o bezpečnosti silničního provozu<sup>71</sup>, která se konala v dubnu 2025 v marockém Marrákeši.

Tato doporučení zahrnují zajištění toho, aby se bezpečnost silničního provozu stala součástí předpisů a postupů v oblasti bezpečnosti práce, přičemž příkladem v tomto ohledu půjdou orgány a organizace státní správy. Toho lze dosáhnout zavedením kultury bezpečnosti a uplatňováním systémů řízení bezpečnosti, jako je ISO 45001 nebo ISO 39001, napříč organizacemi.

Zásadní význam pro udržování povědomí veřejnosti, podporu rozvoje politiky a poskytování služeb obětem nehod a jejich rodinám mají organizace občanské společnosti, včetně skupin prosazujících bezpečnost silničního provozu, organizací na podporu obětí a profesních sdružení.

Komise bude i nadále usilovat o takovéto zapojení soukromého a třetího sektoru v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a to i prostřednictvím: jejích konferencí konaných každé dva roky, Evropské charty bezpečnosti silničního provozu a každoročního udělování cen EU za vynikající výsledky v oblasti bezpečnosti silničního provozu<sup>72</sup>.

### **8.8. MONITOROVÁNÍ A ODPOVĚDNOST**

Komise bude i nadále nabízet odborníkům v oblasti bezpečnosti silničního provozu mechanismy monitorování a odpovědnosti s cílem podpořit pokrok směrem k dosažení cílů pro rok 2030 a v konečném důsledku do roku 2050 naplnit cíl „Vize nula“. Toho bude dosaženo prostřednictvím:

- databáze CARE a skupiny odborníků pro shromažďování údajů o smrtelných nehodách a zraněních na silnicích pomocí standardizovaných nástrojů pro podávání zpráv a prostřednictvím spolupráce s členskými státy na zvyšování

<sup>70</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

<sup>71</sup> Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety (Záchrana lidských životů po roce 2025: Podnikání dalších kroků: Doporučení skupiny akademických odborníků pro čtvrtou celosvětovou ministerskou konferenci o bezpečnosti silničního provozu), Švédská dopravní správa, 2025.

<sup>72</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>

kvality shromažďovaných údajů o vážných zraněních a na rozčlenění údajů pro určité typy vozidel,

- Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu<sup>73</sup> a zveřejňování spolehlivých a srovnatelných údajů o dopravních nehodách a hloubkové analýzy a informací o trendech, postupech a politikách v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU.

## 8.9. ŘEŠENÍ OTÁZEK ŘÍZENÍ

Předpokládá se, že pokračující výměna osvědčených postupů mezi členskými státy a vhodná následná opatření k otázkám vzneseným prostřednictvím skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu, která je podporována Komisí, povedou k dalšímu zlepšení.

Nové problémy je možné řešit prostřednictvím schválení typu, vnitrostátních opatření nebo právních předpisů EU. Budování lepší infrastruktury závisí především na financování z vnitrostátních zdrojů a bezpečnost silničního provozu musí soupeřit s jinými vnitrostátními politickými prioritami. Vzdělávání a prosazování bude i nadále v působnosti jednotlivých států a bude záviset na přidělení zdrojů a politické vůli. Se vstupem nedávného legislativního balíčku EU pro bezpečnost silničního provozu<sup>74</sup> v platnost a v závislosti na výsledku návrhů týkajících se technické způsobilosti vozidel byla aktualizována opatření související s bezpečností silničního provozu, která spadají do pravomoci EU. Celkově bude pokrok pravděpodobně trvalý, ale postupný a bude do značné míry záviset na politické vůli.

Současně není ekosystém zúčastněných stran v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU nastaven tak, aby mohl využívat značné potenciální přínosy pro bezpečnost silničního provozu, které se očekávají v důsledku pokroku v oblasti technologií automatizace vozidel. Ačkoli akční plán pro automobilový průmysl<sup>75</sup> označuje tuto oblast za klíčovou součást budoucího programu konkurenceschopnosti EU, dosud nevznikl institucionální rámec, který by pokročil dále než do fáze pokusu. Existuje však značný potenciál, aby tyto struktury byly financovány převážně prostřednictvím uživatelských poplatků.

Při úvahách o otázkách řízení je třeba zohlednit potřeby strategických přeshraničních koridorů a uzlů, včetně těch, které plní funkce dvojího užití. To zahrnuje zajištění soudržnosti mezi bezpečností silničního provozu, prováděním sítě TEN-T, kybernetickou bezpečností a odolností.

---

<sup>73</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en).

<sup>74</sup> Ten sestával ze tří směrnic: [směrnice Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2025/2205 ze dne 22. října 2025 o řídičských průkazech](#), [směrnice Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2025/2206 ze dne 22. října 2025, kterou se mění směrnice \(EU\) 2025/2205, pokud jde o některé základy řízení](#), [směrnice Evropského parlamentu a Rady \(EU\) 2024/3237 ze dne 19. prosince 2024, kterou se mění směrnice \(EU\) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu](#).

<sup>75</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final ze dne 5. března 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

Komise se zavazuje:

- rozšiřovat projekty budování kapacit a výměny osvědčených postupů v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi orgány na všech úrovních veřejné správy,
- poskytovat strukturovanější zpětnou vazbu členským státům ke společným obavám, které vznesly v rámci skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu,
- uvažovat o potřebě změn ve strukturách řízení EU týkajících se bezpečného zavádění propojených a automatizovaných vozidel.

Komise vyzývá členské státy, aby:

- zajistily, že mají dobře fungující struktury a subjekty pro řízení a koordinaci bezpečnosti silničního provozu,
- přidělovaly odpovídající finanční prostředky na programy v oblasti bezpečnosti,
- se zavázaly k pravidelnému sledování a podávání zpráv o pokroku.

Komise vyzývá místní a regionální orgány, aby:

- přijaly komplexní přístupy k bezpečnosti silničního provozu, které začlení bezpečnost do územního a dopravního plánování,
- prováděly strategie řízení rychlosti,
- zajistily odpovídající infrastrukturu pro zranitelné účastníky silničního provozu,
- rozvíjely schopnosti reakce na nouzové situace.

## 9. ZÁVĚR

Tento přezkum provádění rámce právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 odkrývá tvrdou realitu: ačkoli bylo dosaženo pokroku, tempo zlepšování je v mnoha členských státech nedostatečné k tomu, aby bylo dosaženo cíle EU pro rok 2030. Přezkum však má i určité pozitivní stránky: upozorňuje na některá účinná opatření, která lze opakovat nebo rozšířit, a informuje o slibném zavádění nových technologií a metod, které mohou zlepšit bezpečnost silničního provozu. Dopad některých opatření a investic navíc trvá určitou dobu a údaje o bezpečnosti silničního provozu je bezprostředně neodrážejí. Je důležité, aby Komise a členské státy i nadále přijímaly opatření k dosažení krátkodobých i dlouhodobých pozitivních účinků.

Výsledky shrnuté v této zprávě ukazují, jak velkého úspěchu lze dosáhnout, když se na přístupu bezpečného systému podílejí aktéři na všech úrovních, od jednotlivců až po řídicí struktury na úrovni EU, v rámci oblasti své odpovědnosti. Zpomalení pokroku směrem k naplnění cíle „Vize Nula“ v kontextu vyššího růstu dopravy a nových společenských a technologických trendů však vyvolává pochybnosti o tom, zda je stávající soubor nástrojů pro oblast bezpečnosti silničního provozu perspektivní pro budoucnost.

Z analýzy vyplývá, že problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu nabývají na složitosti a jsou ovlivněny demografickými změnami, technologickou transformací, změnou klimatu a měnícími se modely mobility, které nebyly v plné míře předvídaný při vytváření rámce právních předpisů EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030.

Zpráva však také odhaluje významné příležitosti k dosažení pokroku. Technologický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidel, rostoucí povědomí o ekonomických přínosech investic do bezpečnosti a zvyšující se politický důraz na udržitelnou mobilitu vytvářejí příznivé podmínky pro urychlená opatření.

Klíčem k úspěchu je využití těchto příležitostí na základě koordinovaného, trvalého a řádně finančně podporovaného úsilí v celé EU a v členských státech na všech úrovních státní správy a společnosti. Investice do bezpečnosti silničního provozu přinášejí značnou návratnost, a to nejen v podobě nákladů, kterým je možné předejít, ale i v podobě zlepšení kvality života a ekonomické produktivity. Argumenty pro opatření jsou přesvědčivé jak ze společenského, tak z ekonomického hlediska.

Úspěch bude záviset na obnovení politického závazku, odpovídajícím financování, větší spolupráci mezi zúčastněnými stranami a ochotě přijmout inovativní přístupy k přetrvávajícím problémům. Komise je připravena v tomto kritickém úsilí podpořit členské státy a zúčastněné strany, neboť si je vědoma, že dosažení „Vize Nula“ bude vyžadovat společná opatření a sdílenou odpovědnost.

Lidské životy, které lze zachránit, zranění, kterým lze předejít, a ekonomické přínosy, které lze získat, odůvodňují trvalé úsilí, které bude nutné vynaložit k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Komise vyzývá členské státy a všechny zúčastněné strany, aby se této náročné výzvě urychleně postavily a vytvořily budoucnost, v níž se EU co nejvíce přiblíží k nulovému počtu úmrtí v silniční dopravě a v níž bude mobilita udržitelná a bezpečná. Bez obnoveného závazku, investic a opatření ve všech členských státech a na úrovni EU zůstane tato snaha o záchranu životů na našich silnicích pouhým přáním.