

V Bruseli 19. februára 2026
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 13. februára 2026

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Predmet: OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV
Správa o vykonávaní rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v polovici obdobia

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 77 final.

Príloha: COM(2026) 77 final

V Bruseli 13. 2. 2026
COM(2026) 77 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Správa o vykonávaní rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v
polovici obdobia**

{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

Každý rok si cesty v EÚ vyžadujú takmer 20 000 ľudských životov – táto zdruvujúca bilancia nie je len štatistickým údajom, ale realitou, ktorá ničí rodiny, zanecháva komunity v smútku a navždy zmárni nesmierny ľudský potenciál. Až päťkrát viac ľudí, 100 000 osôb, utrpí na cestách zranenia, ktoré zásadne zmenia ich život. Tieto zranenia s celoživotnými následkami často znamenajú trvalú invaliditu, chronickú bolesť a stratu živobytia. Majú hlboký vplyv na kvalitu života, ktorý ďaleko presahuje rámec bezprostredných obetí a týka sa rodín, opatrovateľov a širších sociálnych sietí.

Najviditeľnejším a najtragickejším rozmerom kolízií na cestách sú ľudské obeť. Dopravné nehody však predstavujú aj hospodársku záťaž; v peňažnom vyjadrení sa náklady na dopravné nehody v EÚ odhadujú na 2 % HDP ročne¹. Z týchto zdrojov by sa inak mohli podporiť inovácie, vzdelávanie, zdravotná starostlivosť a ďalšie dôležité verejné investície. Bezpečnosť cestnej premávky by mala byť pilierom hospodárskej konkurencieschopnosti EÚ, pretože priamo ovplyvňuje efektívny pohyb tovaru a pracovnej sily a prevádzkové náklady podnikov vo všetkých odvetviach.

Prechod na bezpečnejšiu a udržateľnejšiu mobilitu je takisto nevyhnutný na udržanie vedúceho postavenia priemyslu EÚ a jej konkurencieschopnosti na svetových trhoch². Európski výrobcovia automobilov a ich dodávateľské siete stoja na čele vývoja pokročilých bezpečnostných technológií, od autonómnych systémov núdzového brzdzenia až po konektivitu vozidiel, čím sa EÚ stáva svetovým lídrom, pokiaľ ide o inovácie v oblasti bezpečnosti automobilov. Záväzky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky nielen zachraňujú životy, ale sú aj motorom technologického pokroku, vytvárajú vysokokvalifikované pracovné miesta a udržiavajú konkurenčnú výhodu EÚ na rýchlo sa rozvíjajúcom globálnom automobilovom trhu. Investície do bezpečnosti cestnej premávky prispievajú aj k pripravenosti a odolnosti EÚ tým, že zabezpečujú kontinuitu a spoľahlivosť kritickej cestnej infraštruktúry a súvisiacich služieb, najmä tam, kde cestné koridory a uzly podporujú civilné aj obranné potreby.

EÚ a jej členské štáty sa dôsledne venujú problematike bezpečnosti cestnej premávky. Na úrovni EÚ sa to najnovšie odzrkadlilo v rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030³, v ktorom sa zopakovali spoločné ciele znížiť do roku 2030 počet úmrtí a vážnych zranení na cestách o polovicu⁴ a dosiahnuť nulovú úmrtnosť (tzv. Vision Zero) – priblížiť sa k odstráneniu úmrtí na cestách do roku 2050. V snahe dosiahnuť tieto ciele členské štáty prijali a vykonávali národné stratégie, akčné plány a iné spôsoby plnenia záväzkov, ako sú napríklad medzirezortné dohody a federálne štruktúry spolupráce.

¹ *EC Handbook on the external costs of transport 2019* (Príručka Komisie o externých nákladoch na dopravu roku 2019) (pripravuje sa nová verzia).

² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel, COM/2025/95 final z 5. marca 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – EURÓPA V POHYBE – Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická, príloha I, COM(2018) 293 zo 17. mája 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ Odvtedy sa rozhodlo, že východiskovým rokom, od ktorého sa bude merať pokrok, bude rok 2019.

Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 nadviazal na kľúčové prioritné oblasti prístupu bezpečného systému vrátane bezpečnejších ciest a krajníc, bezpečnejších vozidiel, bezpečnejšej účasti na cestnej premávke, lepšej reakcie po nehode a lepšieho zberu a analýzy údajov. Zdôraznilo sa v ňom, že je mimoriadne dôležité zaoberať sa hlavnými rizikovými faktormi – prekračovaním rýchlosti, vedením vozidla pod vplyvom alkoholu, nepozornosťou a nepoužívaním ochranného vybavenia – a zároveň venovať osobitnú pozornosť zraniteľným účastníkom cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti.

Toto oznámenie je priebežnou správou o pokroku pri dosahovaní cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, v ktorej sa hodnotí vývoj od roku 2019, identifikujú sa nové výzvy, ktoré sa v pôvodnom rámci plne nepredpokladali, a navrhujú sa úpravy s cieľom zabezpečiť, aby EÚ zotrvala na dobrej ceste k dosiahnutiu svojich cieľov do roku 2030. Z analýzy vykonanej pri príprave oznámenia vyplýva povzbudivý pokrok v niektorých oblastiach, ale poukazuje sa v nej aj na niektoré významné nedostatky, ktoré si vyžadujú okamžitú pozornosť a posilnenie opatrení na záchranu životov, zníženie hospodárskeho zaťaženia a posilnenie konkurencieschopnosti EÚ.

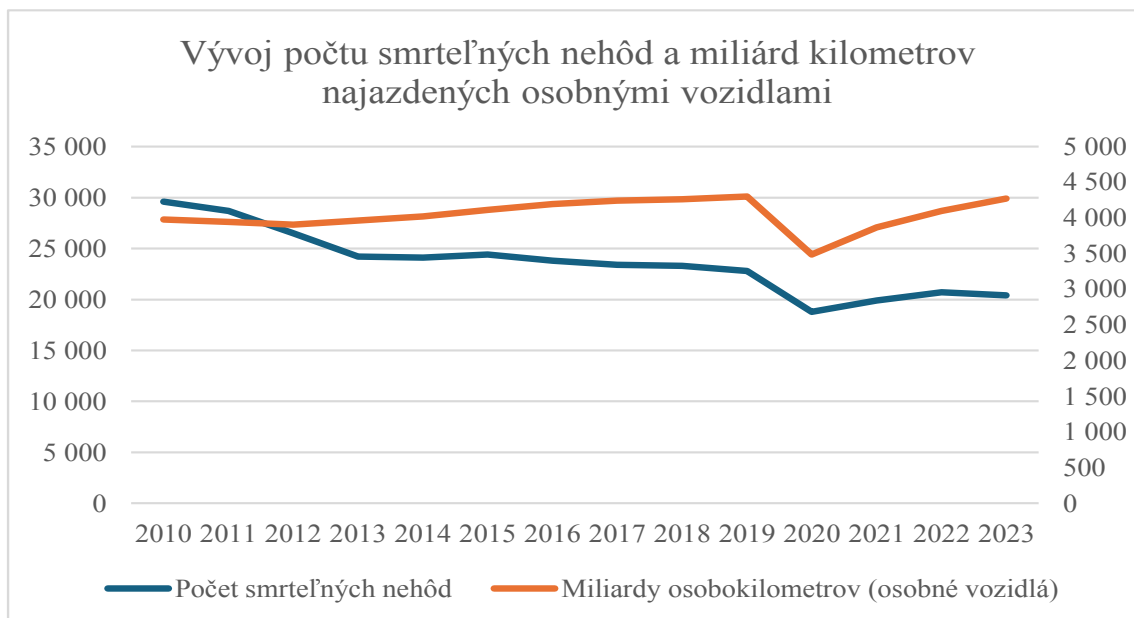
1.1. POKROK PRI DOSAHOVANÍ CIEĽOV V OBLASTI BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

Z najnovších údajov vyplýva, že v roku 2024 zahynulo v EÚ pri nehodách na cestách 19 900 osôb. To je o 440 obetí menej ako v roku 2023 – pokles o 2 %⁵. Vzhľadom na nárast počtu vozidiel na osobu a počtu najazdených kilometrov ide o významný úspech, ktorý však zároveň poukazuje na potrebu trvalého úsilia na všetkých úrovniach.



Obrázok 1 Vývoj počtu smrteľných nehôd a miliónov osobných automobilov v EÚ v rokoch 2010 – 2023. Zdroje: Európska databáza dopravných nehôd CARE; pokiaľ ide o údaje o osobných automobiloch, Eurostat (online údajový kód [road_eqs_carage](#)).

⁵ Hoci to predstavuje pokrok, celková trajektória výrazne zaostáva za ročným znížením o 4,6 %, ktoré je potrebné na dosiahnutie cieľa znížiť do roku 2030 počet úmrtí na cestách o polovicu.



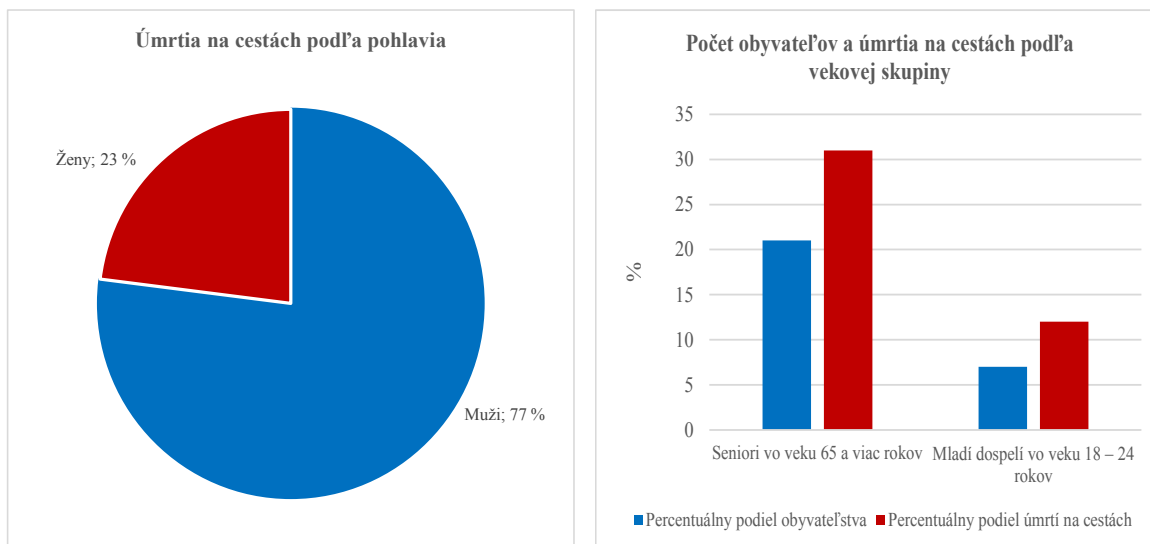
Obrázok 2 Vývoj počtu smrteľných nehôd a miliárd kilometrov najazdených osobnými automobilmi v EÚ v rokoch 2010 – 2023. Zdroje: Európska databáza dopravných nehôd CARE; pokiaľ ide o údaje o najazdených kilometroch, Eurostat (online údajový kód [road_pa_mov](#)).

Od východiskového roku 2019 sa počet úmrtí na cestách v celej EÚ znížil o 12 %, toto zlepšenie však zakrýva značné rozdiely medzi členskými štátmi. Na dobrej ceste k dosiahnutiu cieľa zníženia počtu úmrtí do roku 2030 o 50 % je v súčasnosti len niekoľko členských štátov: Belgicko, Bulharsko, Dánsko, Litva, Malta, Poľsko a Slovinsko. V niektorých členských štátoch, vrátane Estónska a Írska, došlo k nárastu počtu úmrtí na cestách, zatiaľ čo v iných, ako napríklad vo Francúzsku, Taliansku a Holandsku, sa situácia zlepšila len minimálne. V roku 2024 sa úmrtnosť pohybovala od 20 úmrtí na milión obyvateľov vo Švédsku po 78 úmrtí na milión obyvateľov v Rumunsku.

S cieľom lepšie pochopiť tieto trendy Komisia spolupracovala s členskými štátmi pri sledovaní ich výkonnosti v oblasti kľúčových ukazovateľov výkonnosti týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky. Týmito projektmi, Baseline⁶ a Trendline⁷, sa získali informácie o faktoroch súvisiacich s rizikami nehôd a zranení a odhalili sa významné rozdiely medzi krajinami. Pozri oddiel 2 nižšie.

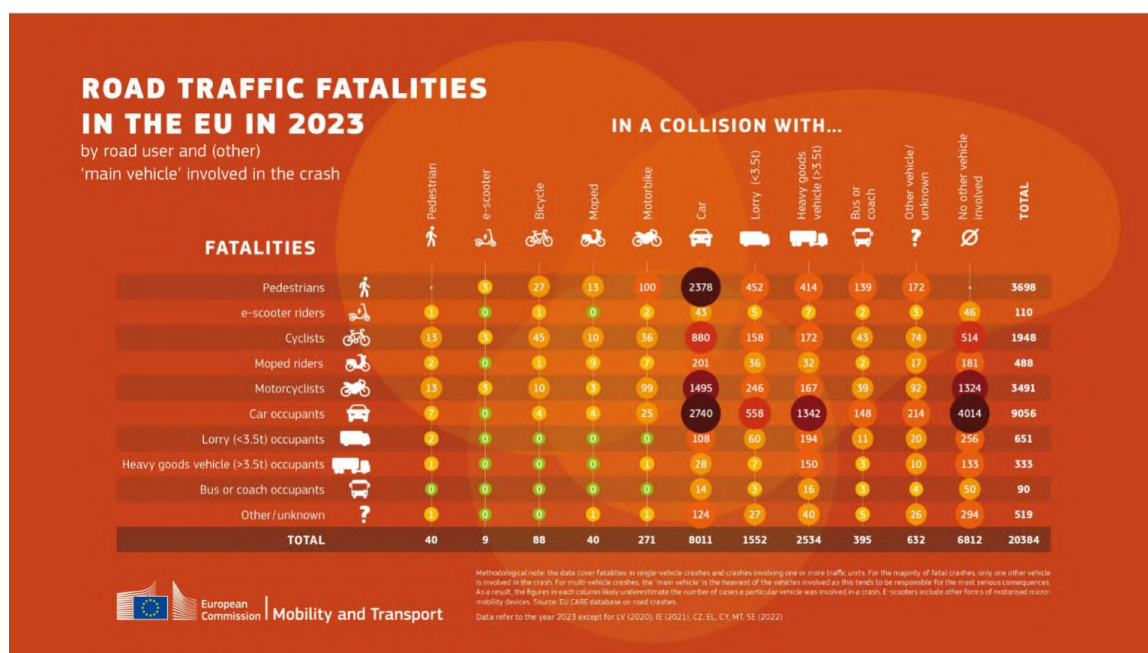
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Obrázok 3 Rozdelenie úmrtí na cestách v EÚ podľa pohlavia a vekových skupín, 2023. Zdroje: Európska databáza dopravných nehôd CARE; pokiaľ ide o údaje o obyvateľstve, Eurostat (online údajový kód [demo_pjan](#)).

Z hľadiska geografického a demografického rozdelenia obetí dopravných nehôd sa vynárajú niektoré jasné trendy. Najnebezpečnejším typom ciest naďalej zostávajú vidiecke cesty. Muži výrazne prevyšujú ženy v počte úmrtí na cestách. Čoraz väčším problémom je takisto neprimerane vysoký podiel mladých ľudí a starších osôb na úmrtiach na cestách – najmä medzi chodcami a cyklistami.



Obrázok 4 Matica kolízií smrteľných dopravných nehôd v EÚ podľa účastníka cestnej premávky a ďalšieho hlavného vozidla zúčastneného na nehode, 2023. Zdroj: Európska databáza dopravných nehôd CARE.

V absolútnom vyjadrení majú najväčšiu pravdepodobnosť úmrtia pri dopravných nehodách cestujúci v autách. Tvoria približne 44 % všetkých úmrtí, za nimi nasledujú chodci, motocyklisti a cyklisti. V pomere k počtu vozidiel na cestách sú však oveľa väčšiemu riziku úmrtia pri dopravnej nehode vystavení motocyklisti. Špecifickou

rizikovou skupinou sú cestní robotníci a pracovníci údržby. Ďalšiu analýzu týchto geografických a demografických rozdelení smrteľných dopravných nehôd možno nájsť v správach Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky⁸.

Zo správ vyplýva, že vysoký počet úmrtí cestujúcich v autách a motocyklistov je dôsledkom havárie jedného vozidla, zatiaľ čo chodci a cyklisti sú obzvlášť zraniteľní, keď sa dostanú do kolízie s autom.

Pokrok v ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a používatelia ľahkých elektrických zariadení osobnej mobility, bol rôzny. V rokoch 2019 až 2023 bolo usmrtených približne o 900 chodcov menej. Zníženie počtu smrteľných nehôd medzi cyklistami a motocyklistami však bolo oveľa menšie, pričom v každej kategórii došlo k poklesu približne o 100 osôb v celej EÚ. V mestách tvorili takmer 70 % osôb usmrtených pri dopravných nehodách zraniteľní účastníci cestnej premávky. Tento percentuálny podiel zostáva stále vysoký, čo poukazuje na kritickú potrebu opatrení na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky v mestách.

Zároveň sa na cestách EÚ výrazne zvýšil počet iných zariadení osobnej mobility, ako sú napríklad elektrické kolobežky, a úmerne tomu vzrástol počet zranení a smrteľných nehôd v tejto kategórii. Zber údajov v databáze CARE⁹ pre túto špecifickú kategóriu účastníkov cestnej premávky sa začal v roku 2023. V súčasnosti sa uvažuje o tom, ako riešiť bezpečnostné výzvy, ktoré táto kategória predstavuje. V štúdií Komisie¹⁰ z roku 2024 sa skúmali výzvy a príležitosti spojené s reguláciou zariadení osobnej mobility a odporúčali sa harmonizované pravidlá na riešenie súčasnej roztrieštenosti v EÚ.

Expertná skupina pre mestskú mobilitu¹¹ vydala sériu odporúčaní¹², zameraných na ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Ako opatrenie s najväčším účinkom sa v nich uprednostňuje zavedenie obmedzenia rýchlosti na 30 km/h v mestských oblastiach, po ktorom nasleduje vypracovanie požiadaviek na kvalitu cestnej infraštruktúry, ktorá slúži týmto skupinám, ako sú bezpečné priechody pre chodcov a oddelené chodníky pre peších a cyklistov.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Databáza EÚ s rozčlenenými údajmi o dopravných nehodách, ktoré viedli k úmrtiu alebo zraneniu: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)* [Štúdiá o potrebe harmonizovaných pravidiel na podporu rozvoja mikromobility a zvýšenia bezpečnosti na cestách pre zariadenia osobnej mobility – záverečná správa (1.0)], Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Expertná skupina pre mestskú mobilitu (E03863) zriadená rozhodnutím Komisie C(2022) 5320 final.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sk.

2. HLAVNÉ RIZIKOVÉ FAKTORY SPRÁVANIA

Napriek desaťročiam investícií do bezpečnosti cestnej premávky, kampaniam na zvyšovanie povedomia a legislatívnym opatreniam si rizikové faktory správania naďalej vyžadujú ľudské životy. Hlavnými faktormi sú nadmerná alebo neprimeraná rýchlosť, jazda pod vplyvom alkoholu a/alebo drog, nepozornosť a nepoužitie bezpečnostného pásu. Ďalšie podrobnosti o každom z týchto rizikových faktorov možno nájsť v analýze uverejnenej na stránke Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky¹³. Napríklad to môžu byť:

Vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu: približne 25 % všetkých smrteľných dopravných nehôd v EÚ je spôsobených alkoholom. Náhodné dychové skúšky na cestách vykazujú celkovo vysokú mieru dodržiavania prípustnej hladiny alkoholu, približne 98 %. Aj toto zdanlivo malé 2 % nedodržiavanie predpisov však znamená, že na cestách EÚ jazdí približne päť miliónov vodičov pod vplyvom alkoholu.

Prekračovanie rýchlosti: nadmerná alebo neprimeraná rýchlosť je podľa odhadov priamo zodpovedná za približne 30 % všetkých smrteľných dopravných nehôd v EÚ. V mnohých krajinách je dodržiavanie najvyššej dovolenej rýchlosti na mestských cestách nižšie ako 50 %.

Nepozornosť: z hĺbkových analýz dopravných nehôd v EÚ vyplýva, že nepozornosť vodiča je v závislosti od krajiny a zdroja údajov faktorom, ktorý prispieva k 10 – 30 % smrteľných dopravných nehôd.

Nepoužívanie bezpečnostného pásu: Viac ako štvrtina cestujúcich v autách, ktorí zahynuli pri nehodách, nebola v čase nehody pripútaná bezpečnostným pásom. Z prieskumov vyplýva, že v niektorých krajinách je miera dodržiavania predpisov na zadných sedadlách nižšia ako 50 %, čo predstavuje značný bezpečnostný nedostatok.

V opatreniach na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky sa musí uplatňovať prístup bezpečného systému na riešenie uvedených problémov so správaním spolu s ďalšími opatreniami na zlepšenie cestnej infraštruktúry a bezpečnosti vozidiel a na zabezpečenie účinnej starostlivosti po nehode.

3. HLAVNÉ SYSTÉMOVÉ VÝZVY

Z faktov z vykonávania stratégií EÚ a vnútroštátnych stratégií, akčných plánov a iných strategických dokumentov, ako aj zo spätnej väzby od zástupcov členských štátov vyplýva, že pokroku pri dosahovaní cieľov do roku 2030 naďalej bráni viacero systémových výziev.

- Pretrváva problém **presadzovania** pravidiel cestnej premávky, keďže sa prejavuje štrukturálny nedostatok príslušníkov dopravnej polície a automatizovaných kamerových systémov.
- **Obmedzené prijatie spoločnosťou**, najmä pokiaľ ide o opatrenia na presadzovanie práva. Odpor verejnosti voči automatizovanému presadzovaniu práva, nižším rýchlostným limitom a prísnejším pokutám odráža širšiu kultúrnu

¹³ Podrobné správy o jazde pod vplyvom alkoholu a drog, ochrannom vybavení, ako sú bezpečnostné pásy, nepozornosti a rýchlosti nájdete na stránke https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en. Pozri aj https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en, kde nájdete štúdiu o [prevencii jazdy pod vplyvom alkoholu a drog](#) z roku 2022.

Ľahostajnosť voči potrebe uprednostniť bezpečnosť pred pohodlím mobility. Príkladom je podpaľovanie rýchlostných kamier a odstraňovanie opatrení na utlmenie dopravy protestujúcimi.

- **Nedostatočná kapacita:** orgány zodpovedné za infraštruktúru bezpečnosti cestnej premávky, úpravy a presadzovanie práva, najmä na úrovni obcí, často nemajú dostatok kvalifikovaných pracovníkov. V mnohých členských štátoch EÚ pretrváva nedostatok inštruktorov v autoškolách a skúšajúcich pri skúškach z vedenia motorových vozidiel a osôb zodpovedných za technickú kontrolu vozidiel.
- **Nedostatočné financovanie:** mnohé členské štáty nemajú vyčlenené rozpočty na bezpečnosť cestnej premávky na vnútroštátnej a miestnej úrovni, a preto nemôžu zamestnávať kvalifikovaných pracovníkov na navrhovanie a realizáciu projektov v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry alebo na udržiavanie primeraného počtu pracovníkov zodpovedných za presadzovanie práva.
- **Politická vôľa** na všetkých úrovniach je naďalej nejednotná, pričom bezpečnosť cestnej premávky sa často považuje skôr za technickú ako politickú otázku. Za váhavosťou v konaní môže byť slabé pochopenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov nehôd na cestách.
- Pretrvávajú **problémy v oblasti správy**, keďže zodpovednosť je roztrieštená medzi rôzne administratívne úrovne a odvetvia.
 - Na **úrovni EÚ** posilnený mandát skupiny na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky¹⁴, ktorý jej umožnil zahrnúť strategické poradenstvo a častejšiu spätnú väzbu, nemusí vždy viesť k tomu, aby sa na otázky vznesené zástupcami členských štátov EÚ primerane nadviazalo na úrovni EÚ vo všetkých oblastiach politiky súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.
 - Rámec EÚ pre riadenie bezpečnosti cestnej premávky nie je dostatočne štruktúrovaný na to, aby umožnil širšie zavádzanie automatizovaných vozidiel v cestnej premávke, ani na využívanie veľkých dát na účely opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Boli zriadené výkonné agentúry s bezpečnostnými mandátmi pre iné druhy dopravy, ale neexistuje spoločný rámec na podporu monitorovania, koordinácie a technickej práce potrebný na bezpečné zavedenie automatizovaných vozidiel na cestách EÚ. To môže znamenať premárnenú príležitosť pre bezpečnosť cestnej premávky aj pre hospodárstvo EÚ.
 - Na **vnútroštátnej** úrovni, napriek mnohým pozitívnym príkladom, nedostatočná koordinácia medzi dopravnými, hospodárskymi, zdravotníckymi, justičnými a vzdelávacími orgánmi často bráni komplexnému prístupu k bezpečnosti cestnej premávky, ktorý je potrebný¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ WHO odporúča vymenovať „vedúcu agentúru“, vypracovať národné stratégie a stanoviť národné kvantifikované ciele. Pozri 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“ („Bezpečnosť na cestách nie je náhoda“: budovanie efektívnych vedúcich agentúr, stratégií a cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vo svete, 2009 – 2023), *Injury Prevention*, 15. júla 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. ČO SA DOTERAZ DOSIAHLO?

Strategický politický dokument pre súčasné desaťročie predstavuje rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030¹⁶. Určili sa v ňom štyri hlavné oblasti činnosti („oblasti intervencie“), ktoré zodpovedajú štyrom pilierom prístupu bezpečného systému: bezpečné cesty a krajnice, bezpečné vozidlá, bezpečná účasť na cestnej premávke a účinný zásah v núdzových situáciách. Komisia prijala opatrenia v každej z týchto oblastí vo forme právnych predpisov, financovania, osvetly a budovania kapacít.

4.1. BEZPEČNOSŤ INFRAŠTRUKTÚRY

Budovanie kvalitných ciest a krajníc je kľúčom k zvýšeniu bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. V októbri 2019 prijala EÚ revidovanú smernicu o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry¹⁷ s cieľom znížiť počet aj závažnosť nehôd. Revidovanými pravidlami sa rozšíril rozsah pôsobnosti smernice aj mimo transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“), na diaľnice a hlavné cesty a na všetky cesty mimo mestských oblastí, ktoré sa budujú s využitím finančných prostriedkov EÚ. To znamená, že do rozsahu pôsobnosti smernice odteraz patria aj vidiecke cesty, na ktorých dochádza k viac ako polovici všetkých úmrtí na cestách, čím sa zabezpečí začlenenie bezpečnosti do všetkých fáz plánovania, projektovania a prevádzky ciest.

V rámci tejto rozsiahlej činnosti musia členské štáty vykonávať pravidelné hodnotenia celej cestnej siete na základe metodiky škálovania rizika, ktorá pomáha lepšie identifikovať riziká nehôd na konkrétnych úsekoch ciest. Výsledkom bude zameranie kontrol bezpečnosti ciest na najnebezpečnejšie úseky, čo pomôže nasmerovať investície tam, kde sú najviac potrebné. Komisia sprístupnila usmernenia¹⁸, ktoré majú pomôcť vnútroštátnym orgánom pri plnení ich úloh, ako aj mapu Európy¹⁹, na ktorej je znázornená celá cestná sieť, na ktorú sa táto smernica vzťahuje.

Komisia v súčasnosti pripravuje usmernenia k navrhovaniu bezpečných ciest a používateľsky ústretovej infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky v nadväznosti na Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave²⁰ a na požiadavku smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry, aby sa zraniteľní účastníci systematicky zohľadňovali vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky.

V smernici o inteligentných dopravných systémoch²¹ sa stanovujú statické a dynamické dopravné predpisy, ako sú obmedzenia rýchlosti na súhrnnej sieti TEN-T, diaľniciach, hlavných cestách a mestských uzloch. Zlepší sa ňou dodržiavanie predpisov vodičmi

¹⁶ COM(2018) 293, príloha I.

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 305/1, 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook* (Metodika posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete a príručka o vykonávaní), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network \(Mapový prehliadač TENtec – Preskúmajte sieť TEN-T\) | European Transport Infrastructure \(Európska dopravná infraštruktúra\)](#).

²⁰ [Európske vyhlásenie o cyklistickej doprave \(Ú. v. EÚ C/2024/2377, 3.4.2024\)](#).

²¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2661 z 22. novembra 2023, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

a povedie k bezpečnejšej a inteligentnejšej premávke tým, že poskytne podporu pre inteligentné prispôsobovanie rýchlosti a kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu.

4.2. BEZPEČNOSŤ VOZIDIEL

Bezpečné vozidlá predstavujú druhý pilier bezpečného systému. Vozidlá majú významný vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a rýchle zmeny v technológiách znamenajú, že si vyžadujú neustálu regulačnú pozornosť.

Nariadenie o všeobecnej bezpečnosti vozidiel²², ktorým sa stanovujú minimálne bezpečnostné normy pre všetky nové vozidlá predávané na trhu EÚ, nadobudlo plnú účinnosť v júli 2024. Zaviedli sa ním požiadavky s významným potenciálom na zvýšenie bezpečnosti, ako sú inteligentné prispôsobenie rýchlosti, asistent udržiavania vozidla v jazdnom pruhu, systémy pre elimináciu mŕtveho uhla a detekciu spätného chodu a rozšírené ochranné zóny pre náraz hlavy, ktoré dokážu zmierniť zranenia pri zrážkach so zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti. Komisia neustále spolupracuje s členskými štátmi a zainteresovanými stranami na vykonávaní nariadenia a regulačného rámca pre automatizované vozidlá.

V apríli 2025 Komisia navrhla revíziu pravidiel EÚ týkajúcich sa technického stavu vozidiel²³. Cieľom je zaručiť bezpečnosť vozidiel počas celej ich životnosti a znížiť emisie znečisťujúcich látok a hluku, najmä v súvislosti s technologickým vývojom a starnutím vozového parku EÚ. Účelom navrhovaných nových pravidiel je prispôbiť pravidelné technické kontroly, ktorým sa podrobujú elektrické vozidlá a pokročilé asistenčné systémy pre vodičov, zaviesť povinné pravidelné technické kontroly pre motocykle a ročné kontroly pre staršie osobné vozidlá a dodávky, zaviesť pokročilé metódy skúšok emisií na zisťovanie vozidiel s vysokými emisiami a zaviesť povinné kontroly zabezpečenia nákladu pri cestných kontrolách. Odhaduje sa, že v prípade realizácie všetkých uvedených opatrení by sa v rokoch 2026 až 2050 zachránilo približne 7 000 životov a zabránilo by sa približne 65 000 vážnych zranení.

4.3. BEZPEČNÁ ÚČASŤ NA CESTNEJ PREMÁVKE

Bezpečná účasť na cestnej premávke, ktorá zahŕňa primeranú rýchlosť, triezvu a pozornú jazdu a používanie bezpečnostného vybavenia, je treťou oblasťou opatrení v súčasnom rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 a tretím pilierom prístupu bezpečného systému. Dôležité prvky motivačnej štruktúry, ktorou sa podporuje bezpečné používanie ciest a vozidiel, predstavujú vydávanie vodičských preukazov, cielené vzdelávanie a zvyšovanie povedomia a prísne režimy presadzovania práva.

²² [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2019/2144 z 27. novembra 2019](#) o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

²³ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii, COM/2025/180 a návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenaných v národných registroch vozidiel a o zrušení smernice Rady 1999/37/ES, COM/2025/179.

V októbri 2025 EÚ prijala revíziu **smernice o vodičských preukazoch**²⁴. Okrem zavedenia mobilných vodičských preukazov sa v nových pravidlách stanovuje aj vedenie vozidla so sprievodom pre mladých učiacich sa, prísnejšie pravidlá a/alebo tresty pre vodičov začiatovníkov prichytených pri jazde pod vplyvom alkoholu a drog, väčšia informovanosť o rizikách, lepšia ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky a nový rámec, ktorý členským štátom umožňuje kontrolovať psychickú a fyzickú spôsobilosť vodiča viesť motorové vozidlo počas celého jeho života.

Hoci sa predchádzajúcimi pravidlami EÚ zlepšilo dodržiavanie predpisov o bezpečnosti cestnej premávky vodičmi nerezidentmi, naďalej pretrvávala významná medzera: približne 40 % cezhraničných priestupkov zostalo nepotrestaných z dôvodu problémov pri identifikácii páchatel'ov a vymáhaní pokút a presadzovaní zákazov vedenia vozidla. Tieto nedostatky boli odstránené novou smernicou o vodičských preukazoch. Pokiaľ ide o závažné priestupky, ako je jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, prekročenie dovolenej rýchlosti o viac ako 50 km alebo porušenie pravidiel cestnej premávky a spôsobenie smrti alebo vážneho zranenia iných osôb, bude členský štát, ktorý vydáva vodičský preukaz, povinný uložiť **zákaz vedenia vozidla** podobný trestu, ktorý udeľuje členský štát, v ktorom došlo k deliktu. Týmto sa trest uplatní v celej EÚ. Okrem toho novoprijatá **smernica o cezhraničnom presadzovaní práva**²⁵ zvyšuje spoluprácu medzi členskými štátmi prostredníctvom zavedenia vzájomnej pomoci pri účinnom vymáhaní finančných sankcií za širší rozsah deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.

Hlavným faktorom, ktorý prispieva k dopravným nehodám, zostáva **rýchlosť**. Nadmerná alebo neprimeraná rýchlosť sa podieľa na 10 – 15 % všetkých nehôd a približne 30 % smrteľných nehôd a zhoršuje následky všetkých nehôd. Ak chodca zrazí auto v rýchlosti 30 km/h, má 90 % šancu na prežitie; pri rýchlosti 50 km/h jeho šanca klesne na 20 %²⁶. Hoci rýchlosť zostáva politicky a kultúrne citlivou otázkou, iniciatívy na zníženie rýchlosti prinášajú významné výhody nielen v podobe menšieho počtu dopravných nehôd, smrteľných nehôd a zranení, ale aj prínosov pre životné prostredie, keďže vedú ku zníženiu emisií, úrovne hluku a spotreby paliva.

Mnohými iniciatívami podporovanými na úrovni EÚ sa už inherentne rieši rýchlosť. Patrí medzi ne už uvedené nariadenie EÚ o všeobecnej bezpečnosti vozidiel a smernica o cezhraničnom presadzovaní práva. Mnohé vnútroštátne, regionálne a miestne orgány už zaviedli alebo plánujú zaviesť nové iniciatívy na riadenie rýchlosti, ako sú zóny s rýchlosťou 30 km/h v mestách, najmä v oblastiach, kde sa často a plánovane miešajú aktívni a zraniteľní účastníci cestnej premávky a vozidlá²⁷.

²⁴ [Smernica Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2025/2205 z 22. októbra 2025 o vodičských preukazoch](#), ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012.

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3237 z 19. decembra 2024, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky.

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

²⁷ Pozri G. Yannis a E. Michelaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“ (Účinnosť obmedzenia rýchlosti na 30 km/h – prehľad literatúry), *Journal of Safety Research*, č. 92 (2025), s. 490 – 503, v ktorom sa uvádza: „Súčasný vedecký dôkaz naznačuje, že zavedenie obmedzenia rýchlosti na 30 km/h v mestách môže zachrániť viac ako 40 % životov a zároveň má výrazné pozitívne účinky na životné prostredie, spotrebu energie a verejné zdravie vrátane zníženej spotreby paliva a zvýšenia počtu chodcov a cyklistov.“

Ďalšie orgány sa rozhodli pre iné opatrenia: zamerali sa napríklad na zlepšenie plánovania infraštruktúry s cieľom chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, lepšiu identifikáciu a riadenie rizík alebo oddelenie dopravných tokov, na presadzovanie obmedzenia rýchlosti a na lepšie vzdelávanie a komunikáciu.

4.4. ÚČINNÝ ZÁSAH V NÚDZOVÝCH SITUÁCIÁCH

Rýchly zásah v núdzových situáciách je rozhodujúci pre záchranu životov a zníženie závažnosti zranení. Cieľom opatrení EÚ v oblasti starostlivosti po nehode, štvrtého piliera bezpečného systému, je skrátiť čas medzi nehodou a príchodom lekárskeho tímu na miesto nehody. Rýchlejšie reakcie záchranných služieb výrazne zvyšujú šance na prežitie: z jednej štúdie zo Španielska²⁸ vyplynulo, že skrátenie zdravotníckej reakcie o 10 minút je spojené so znížením pravdepodobnosti úmrtia o jednu tretinu.

Z výsledkov štúdie projektu Trendline vyplýva, že vo väčšine európskych krajín je čas zásahu v núdzových situáciách 10 minút alebo menej v polovici prípadov. V 95 % prípadov trvá zásah v núdzových situáciách približne 25 minút alebo menej. Reakcie sú vo vidieckych oblastiach v priemere o 10 minút dlhšie ako v mestských oblastiach.

Podľa právnych predpisov EÚ o celoeurópskom systéme eCall sú od 1. apríla 2018 povinné automatické systémy tiesňového volania na číslo 112 vo všetkých nových automobiloch predávaných v EÚ. Z analýzy vykonanej vo Fínsku²⁹ vyplýva, že používanie systému eCall skracuje čas medzi prvým volaním záchrannej služby a príchodom zdravotníckych tímov na miesto nehody z 25 na 22 minút. Ešte viac sa čas reakcie skracuje na diaľniciach: z 20 na 14 minút.

V roku 2024 Komisia aktualizovala právne predpisy o systéme eCall, aby sa od 1. januára 2026 umožnilo používanie systému eCall s najnovšími komunikačnými technológiami³⁰ pre nové typy vozidiel a od 1. januára 2027 pre všetky nové vozidlá. Naopak, z dôvodu postupného ukončovania prevádzky mobilných komunikačných sietí 2G a 3G v celej EÚ v nadchádzajúcich rokoch hrozí riziko, že existujúce vozidlá, vybavené zariadeniami eCall pre sieť 2G alebo 3G, už službu eCall nebudú môcť využívať.

4.5. KOORDINÁCIA A DOSAH NA ÚROVNI EÚ

EÚ a jej členské štáty nesú spoločnú zodpovednosť za politiku v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a majú spoločné právomoci v tejto oblasti. Zlepšenie bezpečnosti si vyžaduje koordinované kroky všetkých strán a na všetkých úrovniach správy: verejných orgánov, odvetvia, združení používateľov, MVO, škôl a výskumných pracovníkov.

Na úrovni EÚ je **skupina na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky** zložená z vysokopostavených zástupcov jednotlivých štátov fórom na výmenu informácií a konzultácie s členskými štátmi. Členovia skupiny na vysokej úrovni diskutujú

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“ (Pravdepodobnosť úmrtia pri dopravných nehodách. Aká dôležitá je rýchla lekárska pomoc?), *Accident Analysis & Prevention*, 2010, roč. 42, č. 4, júl 2010, s. 1048 – 1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

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

³⁰ Siete s prepínaním IMS paketov, ako sú 4G a 5G.

o pokroku na vnútroštátnej úrovni a často nastoľujú otázky spoločného záujmu, v ktorých by chceli prijať opatrenia na úrovni EÚ, ako je napríklad regulácia zariadení osobnej mobility alebo uplatňovanie pravidiel cestnej premávky na automatizované vozidlá.

Komisia každé dva roky organizuje **konferencie o výsledkoch v oblasti bezpečnosti cestnej premávky** s cieľom diskutovať o pokroku, vymieňať si osvedčené postupy a zapojiť zainteresované strany. Úsilie členských štátov koordinuje **európsky koordinátor pre bezpečnosť cestnej premávky**.

Komisia podporuje dobrovoľné záväzky v rámci **Európskej charty bezpečnosti na cestách**³¹, najväčšej platformy občianskej spoločnosti pre bezpečnosť cestnej premávky na svete, ktorá má viac ako 4 300 členov. Výročné ocenenia sa udeľujú za inovatívne iniciatívy vrátane uznania pre bezpečné európske mestá.

V rámci **výmenného programu EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky**³² sa z finančných prostriedkov EÚ zabezpečuje budovanie kapacít a twinningové aktivity pre členské štáty s najväčším potenciálom zlepšiť svoju výkonnosť. Úradníci budujú partnerstvá s partnermi v iných krajinách prostredníctvom výmeny osvedčených postupov a prezentácie úspešných iniciatív. Viaceré výmeny v rámci spolupráce viedli k hmatateľnému pokroku v oblasti národných stratégií a plánovania bezpečnosti cestnej premávky. Po nadviazaní spolupráce so Švédskom začala Litva pracovať na rozšírení uplatňovania cestnej infraštruktúry 2+1³³. Rumunsko začalo s prípravami na inštaláciu národnej siete pevných rýchlostných kamier, ktorá je inšpirovaná španielskym systémom a ktorej zavedenie je v súčasnosti naplánované na rok 2026. Lotyšsko začalo skúmať možnosti hĺbkového vyšetřovania nehôd, pričom si vzalo príklad z fínskej metodiky. Grécko medzitým v rámci nového zákona o cestnej premávke znížilo obmedzenia rýchlosti v mestských oblastiach na 30 km/h a po výmene poznatkov so Španielskom a Dánskom zavedie ďalšie opatrenia zamerané na zvýšenie bezpečnosti motocyklistov.

Týmto propagačným úsilím sa podarilo spojiť zainteresované strany v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a podporiť určitú úroveň vzájomného hodnotenia a učenia sa medzi členskými štátmi. Politická priorita bezpečnosti cestnej premávky a začlenenie otázok bezpečnosti cestnej premávky do iných odvetví, ako je hospodárska politika, zdravie a bezpečnosť na pracovisku, však zostávajú prevažne v kompetencii jednotlivých štátov.

4.6. FINANCOVANIE BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

Financovanie je kľúčom k realizácii riešení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a k urýchleniu pokroku v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v celej Európe, najmä v krajinách, ktoré zaostávajú v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

EÚ využíva tri hlavné nástroje na financovanie národných a regionálnych projektov dopravnej infraštruktúry, ktoré prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky: Európsky fond regionálneho rozvoja (ďalej len „EFRR“) a Kohézny fond (ďalej len „KF“), ktorých riadenie sa delí medzi Komisiu a členské štáty, a Nástroj na prepájanie Európy (ďalej len

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

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

³³ Cesta 2+1 je typ cesty s dvoma jazdnými pruhmi v jednom smere a jedným pruhom v opačnom smere, oddelenými stredovým deliacim pásom alebo zábranou, pričom smer dodatočného jazdného pruhu sa strieda každých niekoľko kilometrov. Táto konštrukcia umožňuje bezpečné predchádzanie, pričom náklady na výstavbu sú nižšie ako pri výstavbe plnohodnotnej rýchlostnej komunikácie.

„NPE“), ktorý riadi priamo Komisia. Okrem toho sa v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti podporili projekty, ktoré prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky.

V rámci NPE EÚ financovala aj projekty budovania cezhraničných kapacít, ako sú posúdenia cestnej infraštruktúry v rámci celej siete, kľúčové ukazovatele výkonnosti, kampane na presadzovanie práva a zavádzanie cezhraničných služieb ITS.

V nedávnej správe Európskeho dvora audítorov (ďalej len „EDA“)³⁴ sa odhaduje, že za posledné desaťročie sa na projekty týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky vyčlenilo 6 663 miliónov EUR³⁵ z EFRR, KF a NPE, čo predstavuje len niečo viac ako 2 % hodnoty týchto fondov. Tieto odhady však zahŕňajú aj infraštruktúru a iné projekty, pri ktorých je bezpečnosť cestnej premávky len pomocným cieľom, a nie hlavným účelom opatrenia. Európsky dvor audítorov odporučil, aby sa spolufinancovanie EÚ prednostne zameralo na iniciatívy, ktoré by mali najväčší vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

V rámci programu Horizont Európa boli takisto poskytnuté finančné prostriedky na ďalší výskum vrátane bezpečnej infraštruktúry, bezpečných vozidiel, bezpečnej účasti na cestnej premávke a starostlivosti po nehode. Na roky 2021 – 2027 je na výskumné projekty v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vyčlenených približne 123 miliónov EUR, čo predstavuje približne 0,13 % celkovej hodnoty súčasného programu Horizont Európa.

Pokiaľ ide o financovanie, Európska investičná banka (ďalej len „EIB“) stanovila začlenenie bezpečnosti do všetkých investícií do cestnej dopravy ako prioritu vo svojej úverovej politike v oblasti dopravy v roku 2022, ktorej preskúmanie v polovici obdobia je naplánované na rok 2026. Záruky bezpečnosti cestnej premávky sú okrem toho zakotvené v environmentálnych a sociálnych normách, ktoré sa vzťahujú na všetky operácie EIB. Prostredníctvom platformy pre bezpečnejšiu dopravu EIB podporovala ciele investície do bezpečnosti cestnej premávky, poradenskú podporu a technickú pomoc, čím vznikli projekty vo viacerých členských štátoch EÚ. V rámci EÚ EIB nariaďuje dodržiavanie smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernice o bezpečnosti tunelov³⁶ vrátane posúdení vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky a auditov bezpečnosti cestnej premávky.

4.6.1. PREHEAD VÝSKUMU V OBLASTI BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY FINANCOVANÉHO EÚ

V rokoch 2021 až 2025 sa programom Horizont Európa podporilo viac ako 20 výskumných a inovačných projektov zameraných na bezpečnosť cestnej premávky.

Výskumné činnosti v oblasti bezpečnosti cestnej premávky financované EÚ sa týkali štyroch hlavných oblastí, ktoré zodpovedajú štyrom pilierom prístupu bezpečného systému: bezpečnej infraštruktúry, bezpečných vozidiel, bezpečnej účasti na cestnej premávke a rýchlej a účinnej starostlivosti po nehode.

³⁴ Európsky dvor audítorov, osobitná správa 2024/04, Dosiachnutie cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky: Čas preradiť na vyššiu rýchlosť, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_SK.pdf.

³⁵ NPE: 1 477 miliónov EUR, EFRR a KF: 5 186 miliónov EUR.

³⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti.

Cieľom projektov súvisiacich s infraštruktúrou, ktoré budú prebiehať do roku 2026 – 2027, je vytvoriť rámec pre posudzovanie bezpečnosti na základe údajov (Evoroads³⁷), vytvoriť infraštruktúru pre optimálne monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky (iDriving³⁸) a navrhnúť riešenia bezpečnosti cestnej premávky pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky v mestskom kontexte (Soteria³⁹).

Pokiaľ ide o bezpečnosť vozidiel, súčasné projekty pokrývajú témy, ako je vývoj systémov aktívnej a pasívnej bezpečnosti pre budúce autonómne vozidlá (SAFE-UP⁴⁰) a sprostredkovanie medzi jazdou s vodičom a automatizovanou jazdou (Mediator⁴¹).

Najnovšie projekty zamerané na bezpečnú účasť na cestnej premávke siahajú od posúdenia bezpečnosti pre účastníkov cestnej premávky v mestských oblastiach (PHOEBE⁴²) po riadenie mestského priestoru pre modely aktívnej mobility (REALLOCATE⁴³) a spôsoby zisťovania alkoholu, drog a únavy u vodičov komerčných vozidiel (PANACEA⁴⁴).

Pokiaľ ide o rýchlu a účinnú starostlivosť po nehode, pozornosť sa sústreďuje na vývoj účinných protipatrení a opatrení po nehode pre všetky spôsoby cestnej dopravy, prepojenie zdravotníckych a technických nástrojov (ProAct_Us⁴⁵) a posudzovanie dlhodobých následkov dopravných nehôd (IMPROVA⁴⁶).

4.7. VNÚTROŠTÁTNE VYKONÁVANIE OPATRENÍ V OBLASTI BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

Hoci sa na úrovni EÚ realizujú dôležité iniciatívy v oblasti legislatívy, financovania, výskumu a osvetu, hlavná zodpovednosť za bezpečnosť cestnej premávky spočíva na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni.

V správach o jednotlivých krajinách uverejnených spolu s touto správou sa uvádzajú mnohé opatrenia prijaté na vnútroštátnej úrovni. Vo väčšine prípadov sú tieto opatrenia zakotvené vo viacročných stratégiách, akčných plánoch alebo akčných programoch na úrovni vlád, v ktorých sa stanovujú osobitné národné priority, pridelujú finančné prostriedky a stanovujú konkrétne ciele.

Z týchto správ o jednotlivých krajinách je zrejmé, že vytrvalé opatrenia, investície a stanovenie priorít v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa v mnohých prípadoch vyplatili. Napríklad Litva, Poľsko a Slovinsko síce stále čelia výzvam, ale v roku 2024 dosiahli zníženie počtu úmrtí na cestách o 33 – 35 % v porovnaní s rokom 2019 a vďaka tomu sú na dobrej ceste k dosiahnutiu cieľa znížiť počet úmrtí na cestách do roku 2030 o 50 %. Iné krajiny, vrátane Bulharska, Grécka a Rumunska, však stále zaznamenávajú výrazne vyšší počet úmrtí na cestách, ako je priemer EÚ, čo poukazuje na potrebu ďalších opatrení v týchto členských štátoch. Hoci sa v niektorých krajinách v roku 2025

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

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

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

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

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

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

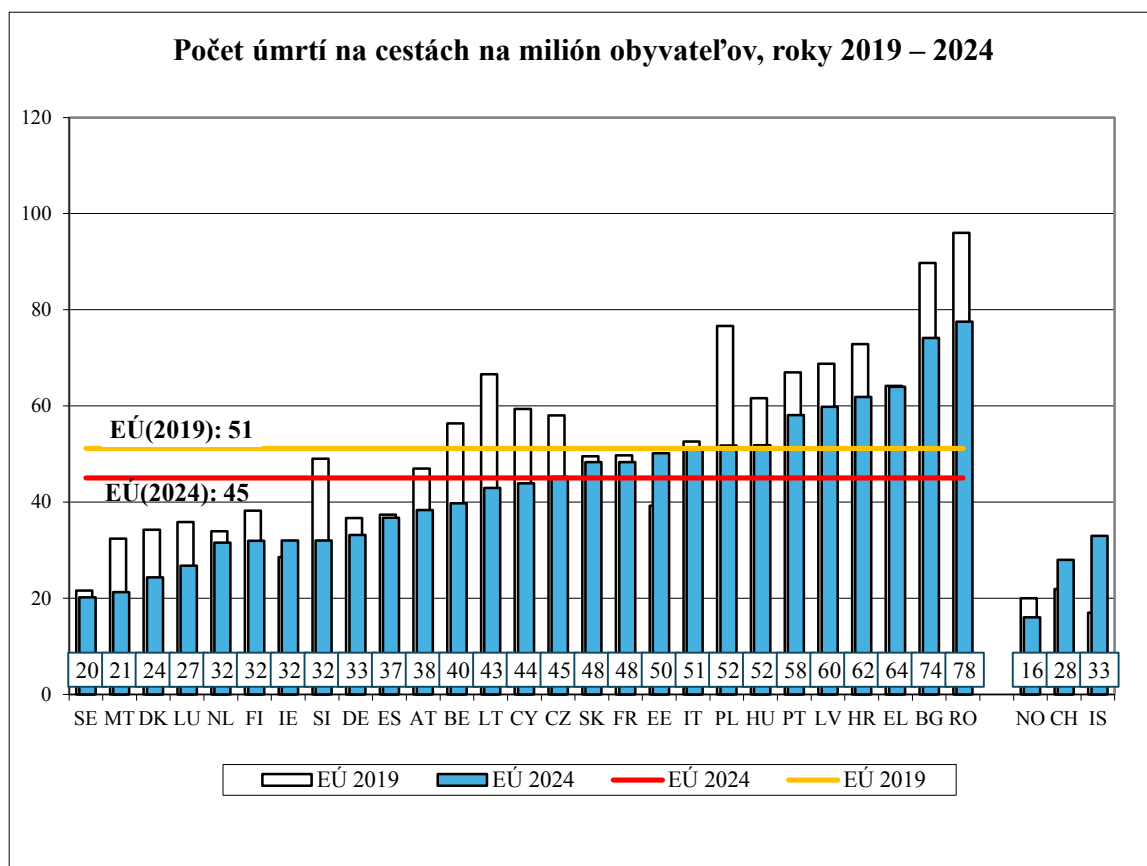
43 <https://reallocatemobility.eu/>.

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

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

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

zaviedli nové opatrenia politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ich vplyv ešte nie je zohľadnený v údajoch o bezpečnosti cestnej premávky.



Obrázok 5 Smrteľné dopravné nehody v EÚ na milión obyvateľov v rokoch 2019 – 2024. Zdroje: Európska databáza dopravných nehôd CARE; pokiaľ ide o údaje o obyvateľstve, Eurostat (online údajový kód [demo_pjan](#)).

Úspešné opatrenia sa môžu líšiť v závislosti od vnútroštátneho kontextu. Medzi významné úspechy patria prispôbené investície do cestnej infraštruktúry a bezpečnosti cestnej premávky v mestách v Poľsku, zavedenie obmedzenia rýchlosti na 30 km/h v mestských centrách v celej krajine v Španielsku, zavedenie súhrnnej siete automatických dopravných kamier vo Francúzsku, nová národná politická platforma pre bezpečnosť cestnej premávky pre všetky úrovne federálnej a regionálnej vlády v Belgicku a dobre pripravené a zrealizované kampane na zvýšenie povedomia o bezpečnosti cestnej premávky v Dánsku.

Podrobnosti o profiloch bezpečnosti cestnej premávky jednotlivých členských štátov sú uvedené v správach o jednotlivých krajinách uverejnených spolu s týmto oznámením⁴⁷.

⁴⁷

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

5. SPOLOČENSKÉ A TECHNOLOGICKÉ TRENDY, KTORÉ OVPLYVŇUJÚ BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY

Viacere otázky, ktorým sa v čase prijatia rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 nevenovala veľká pozornosť, sa odvtedy ukázali ako oblasti, ktoré si vyžadujú ciele opatrenia na zníženie ich vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.

5.1. DEMOGRAFICKÉ ZMENY

Demografická štruktúra EÚ prechádza významnými zmenami, ktoré majú priamy vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Populácia starne a predpokladá sa, že podiel občanov vo veku 65 rokov a viac sa zvýši z 22 % v roku 2024 na 30 % do roku 2050⁴⁸. Tento demografický posun predstavuje jedinečnú výzvu, keďže starší účastníci cestnej premávky sa stávajú zraniteľnejšími z dôvodu fyzickej slabosti, pomalšieho reakčného času a vyššej miery závažnosti zranení⁴⁹.

Pokračuje trend smerovania k väčšej urbanizácii, keďže v súčasnosti žije v mestských oblastiach viac ako 75 % obyvateľov EÚ⁵⁰. Táto koncentrácia ľudí v zastavanom prostredí vytvára novú dynamiku mobility vrátane väčšej rozmanitosti druhov mobility, zvýšeného počtu chodcov a cyklistov a vyššej hustoty dopravy.

5.2. TECHNOLOGICKÝ POKROK

Automobilový priemysel prechádza bezprecedentnou technologickou transformáciou, ktorá má významný vplyv na bezpečnosť. Pokročilé asistenčné systémy pre vodiča (ďalej len „ADAS“) sa stávajú štandardnou výbavou, pričom technológie ako automatické núdzové brzdenie, asistent udržiavania vozidla v jazdnom pruhu a inteligentné prispôsobenie rýchlosti prinášajú merateľné bezpečnostné výhody. Kľúčom k úspechu je zabezpečiť, aby vodiči tieto funkcie prijali.

Technológie prepojených vozidiel umožňujú varovanie pred nebezpečenstvom v reálnom čase a optimalizáciu riadenia dopravy. Komunikácia vozidlo-vozdlo (ďalej len „komunikácia V2V“) a komunikácia vozidlo-infraštruktúra môže upozorniť vodičov na nebezpečné podmienky, miesta nehôd a optimálne trasy. Ich zavedením v členských štátoch sa preukázala ich pridaná hodnota. Potvrdilo sa, že záchranné služby sa dostanú na miesto určenia rýchlejšie a bezpečnejšie a prevádzkovatelia ciest majú presné informácie v reálnom čase o priemerných rýchlostiach a hustote premávky. Systém sa stáva účinnejším s každým novým vozidlom, ale komplexné pokrytie celej EÚ sa stále nedosiahlo, najmä pokiaľ ide o služby komunikácie V2V.

⁴⁸ Zdroj: Eurostat (online údajové kódy [proj_23np](#) a [demo_pjanbroad](#)), príslušný článok v encyklopédii 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.

⁴⁹ Pozri tematickú správu o senioroch na odkazoch 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/>.

⁵⁰ Zdroj: Eurostat (online údajový kód [cens_21urb01](#)), pozri aj: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Postupné zavádzanie automatizovaných vozidiel predstavuje príležitosti aj výzvy. Hoci sa ukázalo, že vyššia úroveň automatizácie znižuje vplyv ľudských chýb, prechodné obdobie prinesie nové výzvy, ako napríklad riadenie bezpečnej interakcie medzi autonómnymi vozidlami a vozidlami riadenými vodičmi v zmiešanej premávke, zaistenie bezpečnosti nemotorizovaných účastníkov cestnej premávky a stanovenie zodpovednosti za dopravné kolízie s účasťou automatizovaných vozidiel.

5.3. VÝVOJ MODELOV MOBILITY

Odvetvie dopravy a mobility sa mení vďaka novým službám a meniacemu sa správaniu účastníkov cestnej premávky. Rozširovanie riešení mikromobility, ako sú elektrické kolobežky, elektrické bicykle a iné zariadenia osobnej mobility, vytvorilo nové kategórie zraniteľných účastníkov cestnej premávky; títo používatelia sa často musia deliť o obmedzený priestor na uliciach miest s chodcami a cyklistami.

Služby jazdy na zavolanie a spoločného využívania automobilov (car-sharing) zmenili modely ciest, čím potenciálne zvýšili počet kilometrov najazdených mestskými vozidlami a zároveň sústredili aktivity do dopravnej špičky.

V rámci príležitostnej ekonomiky sa rozšírili doručovateľské služby s použitím motocyklov a bicyklov realizované pracovníkmi čeliacimi časovému tlaku a hospodárskym obmedzeniam, čo ich často podnecuje k riskantnému správaniu⁵¹, pričom typy vozidiel, ktoré doručovatelia používajú vrátane nelegálne dovezených elektrických kolobežiek alebo neschválených mopedov a ktoré prekračujú platné obmedzenia rýchlosti, zvýšili riziká pre bezpečnosť na cestách.

5.4. VPLYV ZMENY KLÍMY

Zmena klímy sa ukázala ako významný, ale podceňovaný faktor, ktorý ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky. Extrémne výkyvy počasia sú čoraz častejšie a závažnejšie, čo vytvára nebezpečné podmienky na jazdu. Vlny horúčav môžu spôsobiť zhoršenie stavu povrchu ciest a ovplyvniť výkonnosť vodičov, zatiaľ čo zvýšený výskyt búrok, záplav a mrazov vytvára nebezpečné podmienky, ktoré si vyžadujú prispôsobenie infraštruktúry a kapacity zásahov v núdzových situáciách.

Zvyšujúce sa teploty majú vplyv aj na výkon vozidiel, najmä elektrických, a môžu zvýšiť riziko zlyhania pneumatík. Efekt teplotného ostrova v mestách tieto hrozby ešte zhoršuje vo veľkomestách, v ktorých povrchové teploty môžu výrazne prekročiť teploty okolitého vzduchu.

5.5. KYBERNETICKÁ BEZPEČNOSŤ A VYUŽÍVANIE ÚDAJOV

Zvyšujúca sa prepojenosť medzi vozidlami viedla k novým zraniteľným miestam, ktoré sa v čase, keď sa prvýkrát vypracúval rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej

⁵¹ Pozri: *The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers* (Ľudské obete pri rýchlych dodávkach: systematický prehľad literatúry o pracovných rizikách a výsledkoch v oblasti bezpečnosti u pracovníkov dodávky na poslednom úseku)
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

premávky na roky 2021 – 2030, sotva rozpoznali. Kybernetické bezpečnostné hrozby pre prepojené a automatizované vozidlá môžu spôsobiť nehody, vyradiť bezpečnostné systémy a ohroziť súkromie, čím sa bude zaoberať aj akt o kybernetickej odolnosti⁵².

Zber údajov sa za posledných päť rokov stal oveľa rozšírenejším, ale potenciál veľkých dát sa ešte nepretransformoval do využiteľných poznatkov o bezpečnosti cestnej premávky. Zriedkavo sa na účely bezpečnosti cestnej premávky vymieňajú údaje vo vozidle, ktoré majú k dispozícii výrobcovia vozidiel, údaje o poisťných udalostiach, ktoré majú k dispozícii poisťovne, a údaje o zdravotných udalostiach, ktoré majú k dispozícii nemocnice a záchranné služby. Napríklad údaje z elektronických zariadení vozidiel na záznam údajov sú prístupné len na špecifické výskumné účely, ako je napríklad výskum udalostí v sekundách pred konkrétnou nehodou, ale nie sú k dispozícii v rozčlenenej podobe, ktorá by pomohla pri tvorbe politiky.

6. HOSPODÁRSKE DÔSLEDKY NERIEŠENIA BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

Dopravné nehody predstavujú pre hospodárstvo EÚ obrovskú sociálnu, hospodársku a zdravotnícku záťaž. Externé sociálno-ekonomické náklady na smrteľné, vážne a ľahké zranenia sa odhadujú na približne 2 % HDP krajín EÚ⁵³. Naďalej zostávajú vysoké, a to napriek pokroku dosiahnutému pri znižovaní výskytu a závažnosti nehôd. Znížením počtu úmrtí na cestách o polovicu do roku 2030 (v porovnaní s rokom 2019) by sa zabránilo približne 11 000 smrteľným úrazom a pomohlo by sa zníženiu počtu približne 100 000 vážnych zranení, ktoré sa každoročne stanú na našich cestách.

Najbezprostrednejší a najviditeľnejší hospodársky vplyv predstavujú **náklady na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu**. Náklady na pohotovostné lekárske služby, hospitalizáciu, rehabilitáciu a dlhodobú starostlivosť pre obeť nehôd zaťažujú rozpočty na zdravotnú starostlivosť vo všetkých členských štátoch⁵⁴. Okrem toho miera vážnych zranení klesá pomalšie ako miera smrteľných úrazov. Ďalšiu hospodársku záťaž predstavujú náklady na riešenie vplyvov na **duševné zdravie** osôb, ktoré prežili nehodu, ich rodín a svedkov⁵⁵.

Druhú významnú zložku vplyvu nehôd predstavuje **strata produktivity a hospodárskeho výkonu**. Každé úmrtie na ceste znamená desiatky rokov strateného života doma aj v práci, zatiaľ čo vážne zranenia majú často za následok trvalú invaliditu alebo zníženie pracovnú schopnosť. Straty produktivity sú dôsledkom skráteného pracovného času a nákladov na nahradenie ľudského kapitálu, ale aj dôsledkom toho, že postihnuté osoby nemôžu vykonávať neplatenú prácu, ako sú domáce práce alebo dobrovoľnícka činnosť.

⁵² [Nariadenie – 2024/2847 – SK – EUR-Lex.](#)

⁵³ *European Commission Handbook on the external costs of transport 2019* (Príručka Európskej komisie o externých nákladoch na dopravu z roku 2019) (pripravuje sa nová verzia).

⁵⁴ Pozri: Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point (Štúdia na podporu posúdenia rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 v polovici obdobia) <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/sk/>.

⁵⁵ Napríklad v rámci projektu IMPROVA financovaného z programu Horizont Európa sa vypracoval systémový prehľad viac ako 1 400 štúdií o psychologických účinkoch dopravných nehôd a zistil sa celý rad dlhodobých následkov vrátane porúch súvisiacich so stresom (ako je posttraumatická stresová porucha a adaptačné poruchy), úzkostných porúch a fobií, afektívnych porúch (ako je depresia) a iných funkčných porúch.

Náklady na infraštruktúru a zásahy v núdzových situáciách zahŕňajú nasadenie záchranných služieb, riadenie dopravy počas odstraňovania následkov udalosti, škody na majetku a opravu alebo výmenu vozidiel. Tieto priame náklady sa zvyšujú, pretože vozidlá a cestná infraštruktúra sa stávajú technologicky dokonalejšími a ich oprava alebo výmena býva drahšia.

Administratívne náklady vznikajú v súvislosti s výdavkami na vyslanie polície, hasičov a iných (nezdravotníckych) záchranných služieb na miesto nehody. S výkonom spravodlivosti sú spojené aj ďalšie náklady, ako sú náklady na právne služby, náklady na stíhanie páchatel'ov a náklady na súdne spory a poistenie.

Okrem priamych nákladov majú dopravné nehody aj významné nepriame hospodárske dôsledky. Príkladom sú časové straty a zvýšená spotreba paliva spôsobené **dopravnými zápchami** v dôsledku nehôd.

7. INVESTIČNÉ POTREBY

Využitie potenciálneho hospodárskeho prínosu z predchádzania dopravným nehodám si vyžaduje značné, ale nákladovo efektívne investície. Na zavedenie zlepšení infraštruktúry, lepšieho presadzovania práva, technológií bezpečnosti vozidiel a vzdelávacích programov je potrebné koordinované financovanie na všetkých úrovniach správy.

Z výskumu však vyplýva, že ekonomická návratnosť týchto investícií výrazne prevyšuje náklady, takže zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky je jedným z nákladovo najefektívnejších opatrení verejnej politiky, ktoré sú k dispozícii⁵⁶. Ekonomické dôvody na urýchlené prijatie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sú presvedčivé, keďže náklady na nečinnosť ďaleko prevyšujú investície potrebné na prijatie účinných opatrení.

Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe z roku 2024 uviedol, že bezpečnosť cestnej premávky často nie je kľúčovým kritériom pri výbere projektov v oblasti infraštruktúry spolufinancovaných EÚ; v kritériách výberu sa neraz prehliadali úseky ciest s vysokou nehodovosťou. Európsky dvor audítorov odporučil jasnejšie stanovenie priorít, aby sa budúce úsilie o financovanie zameralo na tie opatrenia, ktoré s najväčšou pravdepodobnosťou znížia počet smrteľných nehôd a vážnych zranení.

Okrem potreby investícií do novej a prepracovanej cestnej infraštruktúry je potrebné vyčleniť finančné prostriedky aj na jej údržbu. Na cestách EÚ nielenže pribúdajú nové vozidlá – od roku 2019 sa počet osobných automobilov zvýšil o takmer 5 miliónov a nákladných vozidiel o viac ako 270 000⁵⁷ – ale vplyv zmeny klímy sa prejavuje aj v častejšom výskyte a vo zvýšenej intenzite požiarov, búrok a povodní, ktoré majú vplyv na integritu a bezpečnosť ciest. Ďalším aspektom je rastúca potreba uľahčiť vojenskú mobilitu a požiadavky na dvojité použitie v celej EÚ, čo si vyžaduje modernizáciu vybraných úsekov cestnej infraštruktúry (vrátane ciest, mostov a tunelov) s cieľom

⁵⁶ Podľa odhadov nedávnej holandskej štúdie (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) je pomer nákladov a výnosov v prípade investícií do vnútroštátnej cestnej infraštruktúry 1:7 až 1:2,5. V staršej správe Konferencie európskych riaditeľov ciest boli zhrnuté pomery nákladov a výnosov pre celý rad opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky:

⁵⁷ https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.
<https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

zabezpečiť štrukturálnu stabilitu a prevádzkovú odolnosť. Takáto modernizácia by sa mala koncipovať tak, aby sa nevytvárali nové úzke miesta a zachovala sa funkčnosť pri zvýšenej záťaži a stresových podmienkach (napr. zvýšené toky ťažkých vozidiel, presmerovanie v dôsledku nehody).

Rizikové faktory a výzvy na cestách takisto zdôrazňujú pretrvávajúcu potrebu investovať do detekčných kapacít a možností presadzovania práva v oblasti prekračovania dovolenej rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu a drog, nepozornosti, nezastavovania na červenu a nepoužívania bezpečnostných pásov. Týmto investíciami sa musia zabezpečiť dostatočné zdroje pre policajné útvary na vykonávanie a riadenie cestných kontrol a musia sa podporovať automatizované systémy detekcie a presadzovania práva založené na kamerách.

Presadzovanie práva by malo byť sprevádzané financovaním účinných kampaní na zvyšovanie povedomia o bezpečnosti na cestách a vzdelávacích kampaní. Takéto kampane musia byť prispôbené rôznym cieľovým skupinám (deti, dospievajúci, učiaci sa a vodiči začiatočníci, skúsenejší vodiči a iní účastníci cestnej premávky, ako sú cyklisti a osoby, ktoré používajú zariadenia osobnej mobility) a rôznym rizikovým skupinám, ako sú mladí muži, staršie osoby a motocyklisti. Najlepšie je, keď sa realizujú na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni, ale orgány členských štátov požiadajú EÚ o podporu pri príprave a realizácii takýchto kampaní⁵⁸ a o uľahčenie výmeny osvedčených postupov⁵⁹.

8. ĎALŠÍ POSTUP

V tejto priebežnej správe sa poukazuje na potrebu urýchlených a cielených opatrení na viacerých frontoch. Komisia určila rad priorít pre všetky príslušné úrovne správy (úroveň EÚ a vnútroštátnu úroveň), pričom pokračuje v existujúcich alebo nových opatreniach, ktoré si vyžadujú okamžitú pozornosť, trvalý záväzok a účelové financovanie od všetkých zainteresovaných strán.

8.1. URÝCHLENIE ZLEPŠOVANIA BEZPEČNOSTI INFRAŠTRUKTÚRY A ZAVÁDZANIE INTELIGENTNÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

Pretrvávajúca výzva na zníženie počtu úmrtí a vážnych zranení na cestách si vyžaduje prioritné investície do modernizácie cestnej infraštruktúry.

Komisia v súčasnosti pripravuje usmernenia pre orgány zodpovedné za cestnú infraštruktúru týkajúce sa navrhovania ciest zmiernujúcich chyby vodičov, ciest, ktoré sú v súlade s očakávaním vodičov a na ktorých sú prirodzene nútení prispôbiť svoje správanie (self-explaining and self-enforcing roads) a požiadaviek na kvalitu cestnej infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Toto usmernenie bude uverejnené v roku 2026.

⁵⁸ EÚ napríklad prostredníctvom programu Erasmus+ spolufinancovala program „Knights for Road Safety“ (Rytieri pre bezpečnosť cestnej premávky), ktorý je zameraný na vzdelávanie žiakov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

⁵⁹ Vzdelávacie kampane v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa často prezentujú na výročnom udeľovaní cien EÚ za vynikajúce výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

V roku 2024 bolo aktualizované aj nariadenie o TEN-T⁶⁰ s cieľom zahrnúť nové bezpečnostné požiadavky na európsku sieť. V plánoch udržateľnej mestskej mobility je odteraz nutné zaoberať sa aj otázkami bezpečnosti cestnej premávky a členské štáty sú povinné zbierať údaje o bezpečnosti pre každý mestský uzol. Plánovanie infraštruktúry musí spĺňať prevádzkové potreby vrátane bezpečnosti.

Komisia sa zaväzuje:

- naďalej podporovať členské štáty pri riešení problémov identifikovaných v správach o bezpečnosti cestnej premávky v jednotlivých krajinách (priložených k tejto správe) vrátane prípadov, keď by takúto podporu členské štáty identifikovali vo svojich národných a regionálnych plánoch partnerstva pre investície a reformy na finančné obdobie 2028 – 2034,
- podmieniť investície do cestnej infraštruktúry v EÚ zahrnutím prvkov bezpečnosti cestnej premávky do tých úsekov ciest, ktoré majú najväčší potenciál na zlepšenie bezpečnosti⁶¹ a kde ciele opatrenia môžu priniesť najväčšie zlepšenie⁶², a to aj pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- podporovať členské štáty pri implementácii pripravovaných usmernení z roku 2026 pre navrhovanie krajín zmiernujúcich chyby vodičov, ciest, ktoré sú v súlade s očakávaním vodičov a na ktorých sú prirodzene nútení prispôbiť svoje správanie a infraštruktúry pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky v rámci ich investícií do ciest,
- podporovať členské štáty pri začleňovaní požiadaviek na bezpečnosť, odolnosť a prevádzkyschopnosť ciest do projektov údržby a modernizácie ciest, ktoré sa realizujú s cieľom uľahčiť vojenskú mobilitu alebo dvojité použitie, najmä tých, ktoré riešia úzke miesta, ako sú mosty a tunely, a to aj prostredníctvom usmernení pre navrhovanie; na tento účel by sa mali zohľadniť postupy bezpečnosti cestnej premávky stanovené v smernici 2008/96/ES pre úseky ciest, ktoré nepatria do rozsahu jej pôsobnosti, ale sú dôležité pre vojenskú mobilitu,
- podporovať poskytovanie širšieho radu minimálnych univerzálnych dopravných informácií súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré by boli pre používateľov bezplatné, prípadne vrátane udalostí ako „koniec kolóny“ alebo „blížiac sa záchranárske vozidlá“ v rámci rozšírenej geografickej siete; na tento

⁶⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

⁶¹ Na základe smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry, článok 5, článok 6 písm. a) a d), ktorou sa stanovuje mapa EÚ pre posúdenie rizika ciest, ktorá zahŕňa cestnú sieť TEN-T, všetky diaľnice, všetky hlavné cesty spájajúce veľké mestá alebo regióny a všetky medzimestské cesty financované EÚ.

⁶² Prioritou by mali byť najproblematickejšie úseky ciest identifikované v publikácii *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook* (Metodika posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete a príručka o vykonávaní), (Európska komisia, 2023) alebo v súlade s vnútroštátnymi metodikami, ktoré sú v súlade s článkom 5 smernice 2008/96/ES (smernica o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry).

účel sa plánuje revízia súčasných technických špecifikácií⁶³ v rámci smernice o inteligentných dopravných systémoch⁶⁴,

- ďalej podporovať členské štáty pri zavádzaní zlepšeného riadenia dopravy a inteligentných riešení na presadzovanie práva⁶⁵,
- zväžiť, ako najlepšie podporiť ďalšie zavádzanie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (ďalej len „C-ITS“), a to aj prostredníctvom technických špecifikácií,
- vydať usmerňovací dokument pre členské štáty o kontinuite služby eCall pre vozidlá vybavené systémom eCall na báze 2G/3G vrátane možných regulačných nástrojov na vnútroštátnej úrovni na zachovanie aspoň jednej siete s prepínaním okruhov do roku 2030.

8.2. POSILNENIE PRESADZOVANIA PRÁVA A ODSTRAŠOVANIA

Účinnosť opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v rozhodujúcej miere závisí od dôsledného a viditeľného presadzovania práva.

Komisia:

- bude naďalej podporovať členské štáty pri vypracúvaní spoľahlivých stratégií presadzovania práva s cieľom riešiť pretrvávajúce problémy spojené s prekračovaním rýchlosti, jazdou pod vplyvom alkoholu a nepozornosťou prostredníctvom výmeny osvedčených postupov v rámci iniciatív a skupín, ako je skupina na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky, výmenný program EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky, Európska charta bezpečnosti na cestách a expertná skupina pre CARE. Patrí sem aj využívanie technológií automatizovaného presadzovania práva a poskytovanie výskumu úspešných prístupov založeného na dôkazoch,
- bude naďalej umožňovať účinnú spoluprácu medzi orgánmi vydávajúcimi vodičské preukazy a orgánmi pre registráciu vozidiel, a to aj prostredníctvom využívania IT nástrojov, ako je MoveHub,
- zefektívni vzájomnú pomoc pri stíhaní priestupkov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky pomocou lepšie definovaných postupov a poskytnú na tento účel finančnú podporu,
- vydá usmernenia pre členské štáty týkajúce sa riadenia rýchlosti.

⁶³ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 886/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom.

⁶⁴ [Smernica Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2023/2661 z 22. novembra 2023, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=sk.

8.3. POKROČILÉ BEZPEČNOSTNÉ TECHNOLOGIE VOZIDIEL

Na základe desaťročia platných predpisov o bezpečnosti vozidiel, naposledy nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vozidiel⁶⁶, Komisia:

- bude pracovať na urýchlení zavádzania pokročilých bezpečnostných systémov a podporovať prechod na prepojené a automatizované vozidlá,
- v roku 2027 vykoná hodnotenie bezpečnostných opatrení nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vozidiel.

Okrem toho Komisia uľahčuje vytváranie cezhraničných skúšobných zariadení, ktoré umožňujú rozsiahle predbežné zavedenie autonómnych vozidiel pre osobnú aj nákladnú dopravu v rámci jednotného systému cezhraničného povoľovania. Tieto skúšobné zariadenia by mali pomôcť pripravenosti trhu autonómnych vozidiel a ich komercializácii a identifikovať funkcie, ktoré možno bude potrebné doladiť na účely bezpečnosti. Uvedená iniciatíva umožní členským štátom ďalej zavádzať prepojenú infraštruktúru [vrátane kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS)] s cieľom rýchlejšie vymieňať údaje medzi vozidlami a infraštruktúrou a ďalej zvyšovať bezpečnosť cestnej premávky.

8.4. NOVÉ FORMY MOBILITY

Na základe štúdie⁶⁷, v ktorej sa skúmajú výzvy a príležitosti spojené s reguláciou zariadení osobnej mobility, sa Komisia zaväzuje, že:

- vyvodí závery o potenciálnych prínosoch harmonizácie technických špecifikácií zariadení osobnej mobility⁶⁸.
- pripraví usmernenia pre členské štáty a regionálne a miestne správne orgány o tom, aké otázky by sa mali zohľadniť, aby sa zabezpečila bezpečnosť jazdcov a ostatných účastníkov cestnej premávky počas používania osobných dopravných prostriedkov. Tým sa rozšíri usmernenie uvedené v tematickej príručke o bezpečnom používaní mikromobility v rámci plánov udržateľnej mestskej mobility z roku 2021⁶⁹.

8.5. INICIATÍVY V OBLASTI VÝSKUMU A INOVÁCIÍ

V súčasnom programe Horizont Európa na roky 2021 – 2027 sa budú naďalej uprednostňovať výskum a inovácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky s osobitným zameraním na pochopenie a riešenie nových výziev. Medzi prioritné oblasti výskumu patrí bezpečnosť a odolnosť ciest vo vidieckych oblastiach, bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a používatelia zariadení

⁶⁶ Nariadenie (EÚ) 2019/2144.

⁶⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices* (Štúdia o potrebe harmonizovaných pravidiel na podporu rozvoja mikromobility a zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky pre zariadenia osobnej mobility) – záverečná správa (1.0), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Na žiadosť ministrov dopravy na zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku v decembri 2025.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?preFlang=sk.

mikromobility, a využívanie umelej inteligencie a veľkých dát na predvídanie dopravných nehôd a predchádzanie dopravným nehodám.

Komisia bude podporovať aj inovácie v oblasti technológií bezpečnosti vozidiel vrátane rozhraní medzi človekom a technológiou v systémoch vozidiel. Ďalej bude podporovať spoluprácu medzi výrobcami automobilov, technologickými spoločnosťami a výskumnými inštitúciami prostredníctvom Európskeho partnerstva pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu (ďalej len „partnerstvo CCAM“).

8.6. VZDELÁVANIE A ZVYŠOVANIE POVEDOMIA

Komisia bude naďalej podporovať výmenu osvedčených postupov v oblasti vzdelávania a zvyšovania povedomia o bezpečnosti cestnej premávky, najmä prostredníctvom Európskej charty bezpečnosti na cestách⁷⁰, výmenného programu EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky a jeho konferencií, ktoré sa konajú každé dva roky.

Komisia sa bude snažiť začleniť vzdelávanie a zvyšovanie povedomia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky aj do iných nástrojov financovania a osvetu EÚ, vrátane programu Erasmus+, a ak to členské štáty určia vo svojich národných a regionálnych plánoch partnerstva na finančné obdobie 2028 – 2034, najmä v súvislosti s mobilitou v mestách a na vidieku.

8.7. ÚLOHA SÚKROMNÉHO SEKTORA A ZAMESTNÁVATEĽOV V OBLASTI BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY

Komisia vyzve zamestnávateľov v súkromnom aj verejnom sektore, aby prijali podnikové politiky, ktorými sa uprednostňuje bezpečnosť v obchodných činnostiach. Tie by mohli byť vypracované podľa vzoru odporúčaní akademickej expertnej skupiny pre 4. svetovú ministerskú konferenciu o bezpečnosti cestnej premávky⁷¹, ktorá sa konala v apríli 2025 v Marrákeši v Maroku.

Tieto odporúčania zahŕňajú zabezpečenie toho, aby sa bezpečnosť cestnej premávky stala súčasťou predpisov a postupov v oblasti bezpečnosti práce, pričom vedúce postavenie by mali mať vládne orgány a organizácie. To by sa dalo dosiahnuť zavedením kultúry bezpečnosti vo všetkých zložkách organizácií a uplatňovaním systémov riadenia bezpečnosti, ako sú ISO 45001 alebo ISO 39001.

Kľúčovú úlohu pri udržiavaní povedomia verejnosti, podpore rozvoja politiky a poskytovaní služieb obetiam nehôd a ich rodinám zohrávajú organizácie občianskej spoločnosti vrátane skupín na podporu bezpečnosti cestnej premávky, organizácií na podporu obetí a profesijných združení.

Komisia bude naďalej presadzovať takéto zapojenie súkromného a tretieho sektora do bezpečnosti cestnej premávky, a to aj prostredníctvom: svojich konferencií, ktoré sa

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

⁷¹ *Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety (Záchrana životov po roku 2025: Ďalšie kroky: Odporúčania akademickej expertnej skupiny pre 4. celosvetovú ministerskú konferenciu o bezpečnosti cestnej premávky)*, Swedish Transport Administration, 2025.

konajú každé dva roky, Európskej charty bezpečnosti na cestách a výročného ocenenia EÚ za vynikajúce výsledky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky⁷².

8.8. MONITOROVANIE A ZODPOVEDNOSŤ

Komisia bude naďalej ponúkať odborníkom v oblasti bezpečnosti cestnej premávky mechanizmy monitorovania a zodpovednosti s cieľom dosiahnuť pokrok pri plnení cieľov do roku 2030 a v konečnom dôsledku aj dosiahnutie tzv. Vision Zero do roku 2050. To sa dosiahne prostredníctvom:

- databázy CARE a expertnej skupiny, ktoré budú zbierať údaje o úmrtiach a zraneniach na cestách s použitím štandardizovaných nástrojov na podávanie správ a prostredníctvom práce s členskými štátmi na zvyšovaní kvality zozbieraných údajov o vážnych zraneniach a na rozčleňovaní údajov pre určité typy vozidiel,
- Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky⁷³ a uverejňovania spoľahlivých a porovnateľných údajov o dopravných nehodách a hĺbkových analýz a informácií o trendoch, postupoch a politikách v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v EÚ.

8.9. RIEŠENIE OTÁZOK RIADENIA

Očakáva sa, že pokračujúca výmena osvedčených postupov medzi členskými štátmi a vhodné následné opatrenia v súvislosti s otázkami nastolenými prostredníctvom skupiny na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorú uľahčuje Komisia, povedú k ďalším zlepšeniam.

Nové výzvy možno riešiť prostredníctvom typového schválenia, vnútroštátnych opatrení alebo právnych predpisov EÚ. Budovanie lepšej infraštruktúry väčšinou závisí od vnútroštátneho financovania a bezpečnosť cestnej premávky musí konkurovať iným vnútroštátnym politickým prioritám. Vzdelávanie a presadzovanie práva zostane v kompetencii jednotlivých štátov, pričom bude závisieť od pridelených zdrojov a politickej vôle. Po nadobudnutí účinnosti nedávneho legislatívneho balíka EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky⁷⁴ a v závislosti od výsledku návrhov týkajúcich sa technického stavu vozidiel boli aktualizované opatrenia týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky, ktoré patria do právomoci EÚ. Celkovo je pravdepodobné, že pokrok bude stabilný, ale postupný a bude do veľkej miery závisieť od politickej vôle.

Zároveň ekosystém zainteresovaných strán v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v EÚ nie je nastavený tak, aby mohol využívať potenciálne významné prínosy v uvedenej oblasti, ktoré sľubuje pokrok technológií automatizácie vozidiel. Hoci v Akčnom pláne

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

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Pozostáva z troch smerníc: [smernice Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2025/2205 z 22. októbra 2025 o vodičských preukazoch](#), [smernice Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2025/2206 z 22. októbra 2025, ktorou sa mení smernica \(EÚ\) 2025/2205, pokiaľ ide o určité zákazy vedenia vozidla](#) a [smernice Európskeho parlamentu a Rady \(EÚ\) 2024/3237 z 19. decembra 2024, ktorou sa mení smernica \(EÚ\) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky](#).

pre automobilový priemysel⁷⁵ sa táto oblasť označuje za kľúčovú súčasť budúceho programu konkurencieschopnosti EÚ, inštitucionálny rámec mimo pokusov ešte nebol vytvorený. Existuje však významný potenciál na to, aby sa takéto štruktúry financovali prevažne prostredníctvom poplatkov od používateľov.

Pri úvahách o otázkach riadenia by sa mali zohľadniť potreby strategických cezhraničných koridorov a uzlov vrátane tých, ktoré plnia funkcie dvojitého využitia. To zahŕňa zabezpečenie súladu medzi bezpečnosťou cestnej premávky, vykonávaním nariadenia o TEN-T, kybernetickou bezpečnosťou a odolnosťou.

Komisia sa zaväzuje:

- rozšíriť projekty budovania kapacít a výmeny osvedčených postupov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky medzi orgánmi na všetkých úrovniach verejnej správy,
- poskytovať štruktúrovanejšiu spätnú väzbu členským štátom o spoločných obavách, ktoré vyjadrili v skupine na vysokej úrovni pre bezpečnosť cestnej premávky,
- uvažovať o potrebe zmien v riadiacich štruktúrach EÚ týkajúcich sa bezpečného zavádzania prepojených a automatizovaných vozidiel.

Komisia vyzýva členské štáty, aby:

- dbali na to, aby mali dobre fungujúce riadiace a koordinačné štruktúry a subjekty v oblasti bezpečnosti cestnej premávky,
- vyčlenili primerané finančné prostriedky na bezpečnostné programy,
- sa zaviazali k pravidelnému monitorovaniu a podávaniu správ o pokroku.

Komisia vyzýva miestne a regionálne orgány, aby:

- prijali komplexné prístupy k bezpečnosti cestnej premávky, ktoré začlenia bezpečnosť do územného a dopravného plánovania,
- zaviedli stratégie riadenia rýchlosti,
- zabezpečili primeranú infraštruktúru pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- rozvíjali schopnosti zásahu v núdzových situáciách.

9. ZÁVER

V tomto preskúmaní vykonávania rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 sa odhaľuje trizva realita: hoci sa dosiahol pokrok, tempo zlepšovania v mnohých členských štátoch nestačí na to, aby sa dosiahol cieľ EÚ do roku 2030. Preskúmanie má však aj pozitíva: upozorňuje sa v ňom na niektoré účinné opatrenia, ktoré by sa mohli zopakovať alebo rozšíriť, a informuje sa v ňom o sľubnom

⁷⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel, COM/2025/95 final z 5. marca 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

zavádzaní nových technológií a metód, ktoré môžu zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Okrem toho sa vplyv niektorých opatrení a investícií ukáže až po určitom čase a dané opatrenia a údaje a nemusia okamžite odraziť v údajoch o bezpečnosti cestnej premávky. Na dosiahnutie krátkodobých aj dlhodobých pozitívnych účinkov je dôležité, aby Komisia a členské štáty naďalej prijímali opatrenia.

Výsledky zhrnuté v tejto správe ilustrujú, koľko sa dá dosiahnuť, keď aktéri na všetkých úrovniach – od jednotlivcov až po riadiace štruktúry na úrovni EÚ – prispievajú k prístupu bezpečného systému v rámci svojich kompetencií. Spomalenie pokroku smerom k dosiahnutiu tzv. Vision Zero – na pozadí zvýšeného nárastu dopravy a nových spoločenských a technologických trendov – však vyvoláva pochybnosti o tom, či je súčasný súbor nástrojov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vhodný pre budúcnosť.

Z analýzy vyplýva, že výzvy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sú čoraz zložitejšie, ovplyvnené demografickými zmenami, technologickou transformáciou, zmenou klímy a zmenou modelov mobility, ktoré sa v čase vypracovania rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030 plne nepredpokladali.

V správe sa však odhaľujú aj významné príležitosti na dosiahnutie pokroku. Technologický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidiel, rastúce povedomie o hospodárskych prínosoch investícií do bezpečnosti a rastúce politické zameranie na udržateľnú mobilitu vytvárajú priaznivé podmienky na urýchlenie opatrení.

Kľúčom k úspechu je využiť tieto príležitosti prostredníctvom koordinovaného, trvalého a primerane financovaného úsilia v celej EÚ a v členských štátoch na všetkých úrovniach verejnej správy a spoločnosti. Investície do bezpečnosti cestnej premávky prinášajú značnú návratnosť, a to nielen vo podobe odvrátených nákladov, ale aj vo forme zlepšenia kvality života a hospodárskej produktivity. Argumenty na prijatie opatrení sú presvedčivé zo sociálneho aj ekonomického hľadiska.

Úspech bude závisieť od obnoveného politického záväzku, primeraného financovania, lepšej spolupráce medzi zainteresovanými stranami a ochoty prijať inovatívne prístupy k pretrvávajúcim výzvam. Komisia je pripravená podporiť členské štáty a zainteresované strany v tomto kľúčovom úsilí, pričom si uvedomuje, že dosiahnutie tzv. Vision Zero si bude vyžadovať kolektívne kroky a spoločnú zodpovednosť.

Životy, ktoré možno zachrániť, zranenia, ktorým možno predísť, a hospodárske výhody, ktoré možno získať, odôvodňujú trvalé úsilie, ktoré bude potrebné na dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Komisia vyzýva členské štáty a všetky zainteresované strany, aby urýchlene prijali výzvu na vytvorenie budúcnosti, v ktorej sa EÚ čo najviac priblíži k nulovej úmrtnosti v cestnej doprave a v ktorej bude mobilita udržateľná a bezpečná. Bez obnovenia záväzkov, investícií a opatrení vo všetkých členských štátoch a na úrovni EÚ zostane táto snaha o záchranu životov na našich cestách len želaním.