



CESTNÁ DOPRAVA: DOPRAVNÉ A BEZPEČNOSTNÉ NORMY

Cieľom Európskej únie je vytvoriť v rokoch 2010 – 2020 európsky priestor bezpečnosti cestnej premávky. V tejto oblasti sú právomoci najmä na vnútroštátnej úrovni. Európske opatrenia sa preto týkajú technického stavu vozidiel, prepravy nebezpečného tovaru a bezpečnosti ciest.

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Hlava VI Lisabonskej zmluvy a najmä článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) predstavujú právny základ pre vytvorenie tohto priestoru bezpečnosti cestnej premávky, ktorého cieľom je zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a prispieť k trvalo udržateľnej mobilite. V roku 2010 Európska únia obnovila svoj záväzok zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky stanovením cieľa znížiť do roku 2020 počet úmrtí na cestách o 50 % v porovnaní s hodnotami v roku 2010. Na dosiahnutie cieľa EÚ na rok 2020 bolo potrebné ročné zníženie o 6,7 % v období 2010 – 2020. Od roku 2010 však počet úmrtí na cestách v EÚ-28 klesol o 19 %, čo zodpovedá priemernému ročnému zníženiu len o 3,4 %. V dôsledku neúspechu znížiť počet úmrtí v požadovanom rytme je teraz potrebné medzi rokmi 2017 a 2020 dosiahnuť ročné zníženie o 11,4 %, aby si EÚ udržala tento smer. Podľa [správy z roku 2018](#), ktorú vypracovala Európska rada pre bezpečnosť dopravy (ETSC), prišlo v roku 2017 na cestách EÚ o život 25 249 osôb (o 477 menej ako v roku 2016, čo predstavuje zníženie len o 2 %).

DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

A. Všeobecne

V júni 2003 Komisia uverejnila tretí akčný program v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2003 – 2010 s cieľom znížiť počet prípadov úmrtia na cestách v členských štátoch do konca roka 2010 na polovicu. Aj keď tento cieľ nebol v plánovanej lehote splnený, bilancia bola pozitívna, pretože sa znížil počet obetí nehôd na cestách, ako sa uvádza v oznámení z 20. júla 2010 s názvom [Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 \(COM\(2010\)0389\)](#).

Vo svojej bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje ([COM\(2011\)0144](#)), ktorá bola zverejnená 28. marca 2011, Komisia posunula cieľ zníženia počtu úmrtí na cestách o polovicu na rok 2020. Takisto stanovila rok 2050



ako termín na priblíženie sa k cieľu „nulové úmrtia“. Komisia tiež stanovuje vo svojich politických usmerneniach sedem cieľov, v súvislosti s ktorými sa majú prijať opatrenia na vnútroštátnej a európskej úrovni v súlade so zásadami spoločnej zodpovednosti a subsidiarity. Tieto ciele zahŕňajú najmä: zlepšenie vzdelávania a odbornej prípravy účastníkov cestnej premávky, ako aj kontroly dodržiavania pravidiel bezpečnosti cestnej premávky; zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry a bezpečnosti vozidiel; podpora využívania inteligentných dopravných systémov, napríklad vďaka systému tiesňového volania z vozidla eCall; zlepšenie záchranných služieb a starostlivosti o zranených; ochrana zraniteľných účastníkov, ako sú chodci a cyklisti.

B. Technický stav vozidiel

V roku 2014 EÚ prijala súbor legislatívnych opatrení, tzv. balík opatrení o technickom stave. Tri smernice, ktoré tento balík tvoria, sú [smernica 214/45/EÚ](#) o pravidelnej kontrole technického stavu, [smernica 2014/47/EÚ](#) o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel a [smernica 2014/46/EÚ](#) o evidenčných dokladoch vozidiel.

Pokiaľ ide o povinné používanie bezpečnostných pásov vo vozidlách pod 3,5 tony, [smernica 2003/20/ES](#) z 8. apríla 2003 stanovuje povinné používanie zadržiavacích systémov pre deti a bezpečnostných pásov pre všetkých sediacich cestujúcich v autobusoch a autokaroch, ktoré sú nimi vybavené (s výnimkami miestnej dopravy v mestských zónach).

[Smernicou 92/6/EHS](#) z 10. februára 1992 sa stanovila povinná inštalácia zariadení na obmedzenie rýchlosti do vozidiel nad 3,5 tony. [Smernicou 2002/85/ES](#) z 5. novembra 2002 sa rozšírila požiadavka používať zariadenia na obmedzenie rýchlosti na všetky vozidlá s viac ako ôsmimi sedadlami pre cestujúcich (bez vodiča) určené na prepravu cestujúcich alebo tovaru, ktorých hmotnosť je v rozmedzí od 3,5 do 12 ton.

V [nariadení \(ES\) č. 78/2009](#) o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky zo 14. januára 2009 sa uvádzajú niektoré požiadavky na výrobu a fungovanie systémov čelnej ochrany v prípade čelnej zrážky vozidla s iným vozidlom. Stanovuje sa v ňom tiež, že technológie, ktoré môžu pomôcť zabrániť zrážke s cyklistami a chodcami, nebudú predmetom týchto požiadaviek. Stanovuje sa aj inštalácia homologizovaného systému asistencie núdzového brzdenia (ABS).

Napokon, bezpečnosť užívateľov cestnej premávky sa zlepšila zmenšením „mŕtveho uhla“. V [smernici 2003/97/ES](#) z 10. novembra 2003 sa stanovuje pre nové nákladné vozidlá uvedené do premávky v Únii povinnosť mať dodatočné spätné zrkadlá pre „mŕtvy uhol“ (širokouhlé, blízkopohľadové a predné). V [smernici 2007/38/ES](#) z 11. júla 2007 sa stanovuje, aby sa aj súčasný vozový park vybavil takýmito zariadeniami. [Nariadenie ES č. 661/2009](#) z 13. júla 2009, ktorým sa ruší [smernica 2003/97/ES](#), nadobudlo účinnosť 1. novembra 2014, pričom sa v ňom stanovila povinnosť zaviesť rovnaké typy spätných zrkadiel pre vozidlá evidované mimo Únie. V roku 2011 dala Komisia vypracovať štúdiu o nehodách spôsobených mŕtvym uhlom a v júni 2012 predložila správu o vykonávaní [smernice 2007/38/ES](#), v ktorej sa najmä zdôrazňuje, že pri nehodách nákladných vozidiel zomiera viac ako 1 200 obetí ročne, z čoho vyplýva potreba pokračovať v úsilí zabrániť takýmto nehodám.



C. Preprava nebezpečného tovaru

[Smernicou 94/55/ES](#) z 21. novembra 1994 sa rozšírili pravidlá vyplývajúce z európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečného tovaru (ADR) na vnútrozemskú dopravu. Bola zrušená [smernicou 2008/68/ES](#) z 24. septembra 2008, ktorou sa zaviedol spoločný systém pre všetky druhy vnútrozemskej prepravy nebezpečného tovaru v rámci Únie (nielen pre cestnú dopravu, ale aj železničnú a vodnú dopravu). Komisia [smernicou 2012/45/EÚ](#) z 3. decembra 2012 zosúladiť jej obsah s poslednou verziou dohody ADR (ktorá sa aktualizuje každé dva roky). ADR bola nedávno zmenená [rozhodnutím Rady 2018/1485/EÚ](#).

D. Inteligentné dopravné systémy (IDS) a iniciatíva „e-bezpečnosť“

Na podnet Komisie začal 16. decembra 2008 akčný plán na zavedenie IDS v oblasti cestnej dopravy. Tento akčný plán sa zakladá na súbore iniciatív (napr. iniciatíve e-bezpečnosť, uvedenej v roku 2006) a stanovujú sa v ňom prioritné kroky. [Smernica 2010/40/EÚ](#) zo 7. júla 2010 o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave je rovnako zameraná na koordinované a jednotné zavedenie interoperabilných IDS v Únii. K IDS patria napríklad automatické prispôsobenie rýchlosti, systémy udržiavania jazdnej stopy, protinárazové výstražné zariadenia alebo automatické systémy núdzového volania v prípade nehody. Fórum eSafety (e-bezpečnosť), ktoré v roku 2003 vytvorila Komisia a od roku 2011 má názov iMobility, je spoločnou platformou výmeny pre všetky strany, ktorých sa týka bezpečnosť cestnej premávky s cieľom podporovať a kontrolovať dodržiavanie odporúčaní v oblasti e-bezpečnosti a podporovať zavádzanie a využívanie bezpečnostných systémov v automobiloch.

Na základe [rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady 585/2014/EÚ](#) o zavedení interoperabilnej služby eCall v celej EÚ musia mať členské štáty najneskôr 1. októbra 2017 zavedenú infraštruktúru stredísk tiesňových volaní (PSAP) potrebnú na spracúvanie volaní eCall.

V novembri 2016 Komisia zverejnila oznámenie s názvom Európska stratégia pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy – míľnik na ceste ku kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobilite ([COM\(2016\)0766](#)). Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) reagoval prostredníctvom [iniciatívnej správy](#) na túto tému, ktorá bola prijatá na plenárnom zasadnutí 13. marca 2018. V marci 2019 Komisia predložila delegované nariadenie, ktorým sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ ([C\(2019\)1789](#)). O mesiac neskôr Parlament prijal návrh uznesenia, ktorým sa vznáša námietka proti nariadeniu. Rozhodovací proces stále prebieha ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Bezpečnosť cestnej infraštruktúry

[Smernica 2004/54/ES](#) z 29. apríla 2004 stanovuje minimálne bezpečnostné požiadavky na tunely v transeurópskej cestnej sieti. Ustanovuje sa v nej, že na všetky funkčné tunely, tunely vo výstavbe alebo v štádiu prieskumu s dĺžkou nad 500 metrov by sa mali vzťahovať harmonizované bezpečnostné ustanovenia. Z dôvodu najčastejších nehôd, ako sú požiare, sa tieto ustanovenia týkajú organizačných, štrukturálnych, technických a operačných prvkov tunelov. Cieľom [smernice 2008/96/ES](#) z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry je zaručiť, aby bola bezpečnosť cestnej



premávky prítomná vo všetkých etapách budovania, využívania alebo podstatnej zmeny ciest, a to formou posúdení vplyvu. Na tento účel sa v smernici zavádzajú systematické bezpečnostné audity projektov infraštruktúry. V smernici sa tiež uvádzajú ustanovenia pre bezpečnostné inšpekcie na cestách, ktoré sú v prevádzke, a určovanie cestných úsekov s vysokou nehodovosťou. V roku 2018 Komisia predložila svoj návrh ([COM\(2018\)0274](#)) na zmenu smernice s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení na cestných sieťach EÚ prostredníctvom zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní v apríli 2019 a spolurozhodovací postup stále prebieha ([2018/0129\(COD\)](#)).

F. Štatistika a prevencia nehôd spôsobených alkoholom za volantom

Databanka CARE, ktorá sa týka zranení pri dopravných nehodách, bola vytvorená na základe [rozhodnutia Rady 93/704/ES](#) s cieľom zhromažďovať údaje na základe národných štatistík a zaistiť ich šírenie prostredníctvom Európskeho observatória bezpečnosti cestnej premávky (ERSO). V rámci politiky Únie zameranej na zlepšenie správania za volantom Komisia navrhuje, aby mali členské štáty povinnosť prijať systém náhodných testov analýzou dychu, a predpisuje dodržiavanie maximálnych hodnôt alkoholu v krvi. Jazda v opitosti je predmetom náhodných kontrol pomocou nástrojov nazývaných etylometre ([odporúčania Komisie 2001/115](#) zo 17. januára 2001 a [2004/345/ES](#) zo 17. apríla 2004). V záujme posilnenia bezpečnosti cestnej premávky Komisia zaviedla harmonizovaný kódex alkoholových imobilizérov zapalovania, ktoré sa používajú vo viacerých členských štátoch (pozri [smernicu \(EÚ\) 2015/653](#) z 24. apríla 2015, ktorou sa mení [smernica 2006/126/ES](#) o vodičských preukazoch).

G. Cezhraničné presadzovanie práva pri porušení bezpečnosti cestnej premávky [Smernica \(EÚ\) 2015/413](#) z 11. marca 2015, ktorou sa zjednodušuje cezhraničná výmena informácií o priestupkoch na úseku bezpečnosti cestnej premávky bola prijatá podľa článku 91, ods. 1 písm. c) ZFEÚ (hlava VI „Doprava“). Touto smernicou sa nahrádza [smernica 2011/82/EÚ](#), ktorú zrušil Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozsudku zo 6. mája 2014. Cieľ zostáva rovnaký: ukončiť anonymitu vodičov nerezidentov a stíhať dopravné priestupky spáchané v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom je predmetné vozidlo evidované. Členské štáty majú prístup k vnútroštátnym údajom o evidencii vozidiel ostatných členských štátov prostredníctvom postupu výmeny informácií medzi národnými kontaktnými miestami. V praxi prináleží členskému štátu, v ktorom došlo k priestupku, rozhodnúť, či začne alebo nezačne stíhanie. Podozrivého páchatel'a priestupku možno tiež informovať bežným listom o podrobnostiach priestupku, výške finančnej pokuty, ktorú má zaplatiť, postupe platby, ako aj o opravných prostriedkoch. Pri súčasnom zabezpečení ochrany osobných údajov sa smernicou zaručuje jednotné uplatňovanie sankcií pre vodičov nerezidentov pri závažných priestupkoch.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament poukázal v mnohých prijatých uzneseniach na význam bezpečnosti cestnej premávky. Po tom, ako sa v roku 2005 vyjadril v prospech 3. akčného programu Komisie (2003 – 2010), už žiadal vypracovanie dlhodobého plánu na obdobie po roku 2010, v ktorom sa ustanovia opatrenia na dosiahnutie cieľa nulových úmrtí v oblasti



cestnej premávky ([P6_TA\(2005\)0366](#)). Vo svojom uznesení o bezpečnosti cestnej premávky na európskej úrovni na roky 2011 – 2020 ([P7_TA\(2011\)0408](#)) Parlament opätovne žiadal Komisiu, aby ako dlhodobý cieľ stanovila zamedzenie obetiam na cestách, tento cieľ však spojil so systematickým využívaním technológií v cestných vozidlách a s rozvojom kvalitných sietí IDS. Európsky parlament vo svojom uznesení o udržateľnej budúcnosti dopravy ([P7_TA\(2010\)0260](#)) okrem iného vyzval Komisiu, aby predložila štúdiu najlepších postupov v členských štátoch, pokiaľ ide o vplyv zariadení obmedzujúcich rýchlosť, a vyjadril obavy o bezpečnosť pracovníkov v sektore dopravy. Parlament tiež propagoval jednotné vymedzenie základných pojmov v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy s cieľom zlepšiť prieskum nehôd a zaručiť porovnateľnosť výsledkov. Pracovný dokument o vážne zranených osobách na cestách, ktorý Komisia zverejnila 19. marca 2013, čiastočne plní požiadavku Parlamentu rozšíriť rozsah stratégie v oblasti dopravných nehôd. V tomto dokumente sa okrem iného navrhuje cieľ znížiť počet vážne zranených osôb na úrovni Únie (v období 2015 – 2020) a pripomína, že od roku 2012 funguje v celej Únie systém vymedzenia vážnych zranení. Výbor pre dopravu a cestovný ruch spolu s Výborom pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa predložil iniciatívnu správu s názvom Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ, ktorá bola 14. novembra 2017 prijatá ako uznesenie Parlamentu. Uznesenie vychádzalo zo správy Komisie ([COM\(2016\)0787](#)).

Dňa 11. marca 2014 Parlament schválil pozíciu v prvom čítaní o spoločných minimálnych normách pre pravidelné technické kontroly vozidiel, evidenčné doklady vozidiel a cestné kontroly úžitkových vozidiel. Konečné znenie ([smernica 2014/45/EÚ](#)) prispelo k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky a cezhraničnému uznávaniu osvedčení o technickej kontrole. Výbor TRAN preskúmal 27. februára 2017 správu Komisie o kontrole technického stavu motorových vozidiel a 20. júna 2017 zároveň prerokoval správu Komisie ([COM\(2017\)0099](#)) o uplatňovaní [smernice 2000/30/ES](#) o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve – vykazované obdobie 2013 – 2014. Rokovania výboru TRAN sa zamerali na zabránenie podvodu s tachografmi a manipuláciu s počítadlom najazdených kilometrov, pretože predstavujú veľmi veľké riziko pre bezpečnosť a ochranu práv spotrebiteľov. Komisia uviedla, že posudzuje možnosti registrácie počítačiel, trestného práva a cezhraničnej výmeny informácií. Medzitým Európsky parlament prijal 31. mája 2018 legislatívnu iniciatívnu správu s názvom [Manipulácia s počítadlom najazdených kilometrov v motorových vozidlách: revízia právneho rámca EÚ](#). Príslušná tematická sekcia Parlamentu okrem toho zadala vypracovanie štúdie na rovnakú tému s názvom [Neoprávnené zasahovanie do počítadla kilometrov: opatrenia na predchádzanie neoprávnenému zasahovaniu](#), ktorá bola uverejnená v novembri 2017. Ako súčasť svojho legislatívneho programu „Európa v pohybe“ Komisia navrhuje zmeniť [nariadenie \(EÚ\) č. 165/2014](#) prostredníctvom návrhu uverejneného 31. mája 2017 s názvom Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa [nariadenie \(ES\) č. 561/2006](#), pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenia (EÚ) 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov ([COM\(2017\)0277](#)). Parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní v apríli 2019 a spolurozhodovací postup stále prebieha ([2017/0122\(COD\)](#)).



Esteban Coito
04/2019

