



SILNIČNÍ DOPRAVA: DOPRAVNÍ A BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Jedním z cílů EU na období let 2010–2020 bylo vytvoření evropského prostoru bezpečnosti silničního provozu. Zatímco toto odvětví je především odpovědností členských států, opatření EU se soustředí na technický stav vozidel, přepravu nebezpečných věcí a bezpečnost dopravních sítí.

PRÁVNÍ ZÁKLAD A CÍLE

Hlava VI Lisabonské smlouvy a zejména článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) představují právní základ pro vytvoření prostoru bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je zlepšit bezpečnost na silnicích a přispět tak k udržitelné mobilitě. V roce 2010 Evropská unie obnovila svůj závazek zlepšit bezpečnost silničního provozu stanovením cíle snížit do roku 2020 počet úmrtí na silnicích o 50 % ve srovnání s hodnotami v roce 2010. K dosažení cíle EU na rok 2020 bylo třeba roční snížení o 6,7 % v období 2010–2020. Avšak od roku 2010 se počet úmrtí na silnicích v EU snížil o 19 %, což odpovídá průměrnému ročnímu snížení jen o 3,4 %. V důsledku neúspěšné snahy o snížení počtu úmrtí v požadovaném tempu bylo třeba v období 2017 a 2020 dosáhnout ročního snížení o 11,4 %, aby si EU udržela tento směr. Podle [zprávy z roku 2018](#) Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) v roce 2017 došlo na silnicích EU ke 25 249 úmrtím (o 477 méně než v roce 2016), což představuje snížení pouze o 2 %).

VÝSLEDKY

A. Všeobecně

V červnu 2003 Komise uveřejnila třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu na období 2003–2010 s cílem snížit počet smrtelných nehod v členských státech do konce roku 2010. Přestože tento cíl nebyl ve stanovené lhůtě splněn, uspěl tento program ve snížení počtu obětí nehod na silnicích, jak uvedla Komise ve svém sdělení ze dne 20. července 2010 nazvaném [„Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“](#) (COM(2010)0389).

Ve své bílé knize z roku 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144), která byla zveřejněna dne 28. března 2011, Komise změnila cílové datum pro snížení počtu smrtelných nehod na silnicích o polovinu do roku



2020. Rovněž stanovila rok 2050 jako termín pro přiblížení se k cíli „nulového počtu úmrtí“. Ve svých směrech politiky Komise rovněž určila sedm cílů, u nichž předpokládá přijetí opatření na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU v souladu se zásadami sdílené odpovědnosti a subsidiarity. Tyto cíle zahrnují: dosáhnout zlepšení v oblasti vzdělávání a školení účastníků silničního provozu a v oblasti kontroly dodržování právních předpisů týkajících se bezpečnosti silničního provozu; zlepšit bezpečnost silniční infrastruktury a bezpečnosti vozidel; podporovat zavádění inteligentních dopravních systémů, například palubního systému tísňového volání „eCall“; zlepšit pohotovostní služby a zajištění péče o raněné osoby; a chránit zranitelné účastníky silničního provozu, jako například chodce a cyklisty.

B. Technický stav vozidel

V roce 2014 přijala EU nový balíček legislativních opatření, jimž se říká „balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel“. Třemi směrnicemi, které tvoří balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel, jsou [směrnice 2014/45/EU](#) o pravidelných technických prohlídkách, [směrnice 2014/47/EU](#) o silničních technických kontrolách užitkových vozidel a [směrnice 2014/46/EU](#) o registračních dokladech vozidel.

S ohledem na povinnost připoutat se bezpečnostním pásem ve vozidlech o hmotnosti do 3,5 tuny [směrnice 2003/20/ES](#) ze dne 8. dubna 2003 zavádí povinné používání dětských zádržných systémů a bezpečnostních pásů pro všechny osoby cestující v autobusech a autokarech, pokud jsou jimi tato vozidla vybavena (s výjimkou vozidel místní dopravy v městských oblastech).

[Směrnice 92/6/EHS](#) ze dne 10. února 1992 stanoví povinnost zavedení omezovačů rychlosti u motorových vozidel do 3,5 tuny. [Směrnice 2002/85/ES](#) ze dne 5. listopadu 2002 rozšiřuje povinnost používat omezovače rychlosti ve všech nákladních vozidlech a osobních vozidlech o hmotnosti 3,5 až 12 tuny, s více než osmi sedadly (mimo sedadla řidiče).

Pokud jde o systémy aktivní bezpečnosti, [nařízení \(ES\) č. 78/2009](#) ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu stanoví některé požadavky na konstrukci a fungování systémů čelní ochrany pro případ čelního střetu vozidla. Stanoví se v něm rovněž, že technologie, které by mohly pomoci zabránit střetům s cyklisty a chodci, nebudou předmětem těchto požadavků. Stanoví rovněž zavedení systému asistence při brzdění schváleného pro daný typ.

Stanoví rovněž zavedení systému asistence při brzdění schváleného pro daný typ. Ve [směrnici 2003/97/ES](#) ze dne 10. listopadu 2003 se stanoví, že nová těžká nákladní vozidla, která jsou uvedena do provozu v EU, by měla být vybavena doplňkovými vnějšími zrcátky pro odstranění „mrtvého úhlu“ (širokoúhlá zrcátka, blízkopohledová zrcátka a přední zrcátka). [Směrnice 2007/38/ES](#) ze dne 11. července 2007 stanoví, že takovýmto zařízením musí být vybaven i stávající vozový park. [Nařízením \(ES\) č. 661/2009](#) ze dne 13. července 2009 se od 1. listopadu 2014 zrušuje [směrnice 2003/97/ES](#). Toto nařízení stanovuje, že stejnými typy vnějších zrcátek mají být vybavena i vozidla registrovaná mimo území Unie. V roce 2011 nechala Komise vypracovat studii o vlivu mrtvého úhlu na nehodovost a v červnu 2012 předložila zprávu



o provádění [směrnice 2007/38/ES](#), v níž se mimo jiné zdůrazňuje, že nehody, na nichž se podílejí těžká nákladní vozidla, jsou každoročně příčinou 1200 úmrtí, a proto by měla být nadále věnována velká pozornost prevenci tohoto druhu nehod.

C. Přeprava nebezpečných věcí

[Směrnici 94/55/ES](#) ze dne 21. listopadu 1994 se pravidla, která byla stanovena v rámci Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), rozšířila i na vnitrostátní přepravu. [Směrnice 2008/68/ES](#) ze dne 24. září 2008 zavedla společný režim pro všechny složky vnitrostátní přepravy nebezpečných věcí v EU (nejen po silnici, ale i po železnici a vnitrozemských vodních cestách). [Směrnice 2012/45/EU](#) Komise ze dne 3. prosince 2012 aktualizovala obsah uvedeného společného režimu podle posledního znění dohody ADR (která je aktualizována každé dva roky). Dohoda ADR byla nedávno pozměněna [rozhodnutím Rady 2018/1485/EU](#).

D. Inteligentní dopravní systémy (STI) a iniciativa „eSafety“.

Komise uvedla dne 16. prosince 2008 akční plán pro rozvoj inteligentních dopravních systémů (ITS) v silniční dopravě. Tento akční plán se opírá o celou řadu iniciativ (například iniciativu eSafety, která byla spuštěna v roce 2006) a stanoví prioritní akce. Stejným směrem je zaměřena i [směrnice 2010/40/EU](#) ze dne 7. července 2010 o zavedení ITS v oblasti silniční dopravy, jejímž cílem je koordinovaný a soudržný rozvoj interoperabilních ITS v Evropské unii. Mezi inteligentní systémy patří například automatické usměrnění rychlosti, zařízení k udržení vozidla ve správném jízdním pruhu, protisrážkové výstražné přístroje nebo automatické tísňové volání v případě nehody. Tzv. eSafety Forum, které Komise vytvořila v roce 2003 a které bylo v roce 2011 přejmenováno na iMobility, představuje společnou platformu pro všechny zúčastněné strany v oblasti bezpečnosti silničního provozu s cílem podporovat a kontrolovat dodržování doporučení předložených v oblasti e-bezpečnosti a podporovat rozvoj a využívání bezpečnostních systémů pro vozidla.

Na základě [rozhodnutí č. 585/2014/EU](#) ze dne 15. května 2014 o zavedení interoperabilní služby eCall v celé EU byly členské státy povinny zavést infrastrukturu center tísňového volání (PSAP) potřebnou pro vyřizování volání eCall nejpozději dne 1. října 2017.

V listopadu 2016 Komise zveřejnila sdělení nazvané „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě“ ([COM\(2016\)0766](#)). Parlamentní Výbor pro dopravu a cestovní ruch reagoval vypracováním [zprávy z vlastního podnětu](#) na toto téma, která byla přijata na plenárním zasedání dne 13. března 2018. V březnu 2019 předložila Komise nařízení v přenesené pravomoci, kterým se doplňuje směrnice 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Parlament proti tomuto nařízení nevznesl námitku, zatímco Rada ano a akt v přenesené pravomoci byl nakonec zamítnut. Postup byl již ukončen ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Bezpečnost silniční infrastruktury

[Směrnice 2004/54/ES](#) ze dne 29. dubna 2004 stanoví minimální bezpečnostní požadavky na tunely transevropské silniční sítě. Stanoví se v ní, že všechny tunely delší než 500 metrů, které jsou v provozu, ve výstavbě či ve fázi projektu, by měly



podléhat harmonizovaným bezpečnostním předpisům. S ohledem na nejčastěji se vyskytující nehody, například požáry, zahrnují tato ustanovení organizační, strukturální, technické a provozní aspekty týkající se tunelů. Cílem, který sleduje [směrnice 2008/96/ES](#) ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, je zajistit, aby byla bezpečnost silničního provozu zohledňována ve všech stádiích výstavby, provozu nebo zásadních přestaveb silnic, a to prováděním hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. Za tímto účelem zavádí tato směrnice pravidelné audity bezpečnosti silničního provozu, které mají být prováděny u projektů silniční infrastruktury. Kromě toho zavádí rovněž ustanovení týkající se bezpečnostních inspekcí na silnicích v provozu a určení silničních úseků s častým výskytem nehod. V roce 2018 Komise předložila návrh ([COM\(2018\)0274](#)) na změnu směrnice s cílem snížit počet úmrtí a vážných zranění v rámci silničních sítí EU tím, že se zlepší bezpečnost silniční infrastruktury, a změnu směrnice 2008/96/ES. Parlament přijal v dubnu 2019 svůj postoj v prvním čtení a akt byl přijat Radou v říjnu 2019. [Závěrečný akt](#) byl zveřejněn v Úředním věstníku dne 26. listopadu 2019.

F. Statistika a prevence dopravních nehod způsobených alkoholem za volantem

Databáze CARE, která se týká zranění či smrtelných zranění při dopravních nehodách, byla vytvořena na základě [rozhodnutí Rady 93/704/ES](#). Cílem je shromažďovat data obsažená ve statistických údajích členských států a zajistit jejich rozšiřování prostřednictvím Evropské observatoře bezpečnosti silničního provozu (ERSO). V rámci politiky Unie zaměřené na zlepšení chování za volantem Komise prosazuje, aby byla členským státům uložena povinnost přijmout systém namátkových kontrol pomocí dechové zkoušky, a předepisuje dodržování maximálních hodnot alkoholu v krvi. Řízení pod vlivem alkoholu je namátkově kontrolováno nástroji zvanými dechové analyzátoři ([doporučení Komise 2001/115](#) ze dne 17. ledna 2001 a [2004/345/ES](#) ze dne 17. dubna 2004). S cílem zlepšit bezpečnost na silnicích Komise zavedla harmonizovaný kód alkoholových imobilizérů, které se používají v několika členských státech (viz [směrnice \(EU\) 2015/653](#) ze dne 24. dubna 2015, kterou se mění [směrnice 2006/126/EC](#) o řidičských průkazech).

G. Přeshraniční stíhání přestupků proti bezpečnosti silničního provozu

[Směrnice \(EU\) 2015/413](#) ze dne 11. března 2015 o přeshraniční výměně informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu byla přijata na základě čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU (hlava VI „doprava“). Touto směrnicí se nahrazuje [směrnice 2011/82/EU](#), kterou zrušil Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozsudku ze dne 6. května 2014. Cíl zůstává stejný: ukončit anonymitu řidičů-nerezidentů a stíhat jejich dopravní přestupky spáchané v jiném členském státě, než kde bylo dotyčné vozidlo zaregistrováno. Členské státy mají přístup k vnitrostátním údajům o registraci vozidel prostřednictvím postupu výměny informací mezi „vnitrostátními kontaktními místy“. V praxi má členský stát, v němž byl delikt spáchán, rozhodnout, zda zahájí následné řízení, či nikoliv. Domnělého pachatele lze informovat dopisem formou standardního oznámení o podrobnostech přestupku, výši pokuty, kterou je třeba uhradit, postupech platby a o možnostech odvolání. Zatímco osobní údaje jsou chráněny, tato směrnice zaručuje jednotné uplatňování pokut v případě řidičů nerezidentů za závažné přestupky proti bezpečnosti silničního provozu.



ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Evropský parlament přijal řadu usnesení, v nichž zdůrazňuje bezpečnost silničního provozu. Již dříve, než se v roce 2005 vyjádřil ve prospěch třetího akčního programu Komise (2003–2010), [požadoval vypracování dlouhodobého plánu](#) po roce 2010, který stanoví v rámci bezpečnosti silničního provozu opatření k dosažení vize nulových obětí. Ve svém [usnesení](#) ze dne 27. září 2011 k bezpečnosti silničního provozu na evropské úrovni na období 2011–2020 Parlament opět požádal Komisi, aby jakožto dlouhodobý cíl stanovila vyvarovat se všem smrtelným úrazům v silniční dopravě, avšak aby se současně tento cíl spojil se systematickým využitím technologií v silničních vozidlech a rozvojem kvalitních sítí ITS. Ve svém [usnesení](#) ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu Parlament dále vyzval Komisi, aby předložila stručnou studii o osvědčených postupech členských států v oblasti účinků omezovačů rychlosti, a rovněž vyjádřil obavy ohledně bezpečnosti pracovníků v odvětví dopravy. Doporučil také používání jednotných definic pojmů v oblasti bezpečnosti silničního provozu s cílem zlepšit šetření nehod a zajistit tak srovnatelnost výsledků. Částečnou odpověď na žádost Parlamentu o rozšíření strategie v oblasti nehod na silnicích byl pracovní dokument o obětech závažných zranění na silnicích, který zveřejnila Komise dne 19. března 2013. Tento dokument mimo jiné vymezil cíl spočívající ve snížení počtu obětí závažných zranění na úrovni Unie (na období 2015–2020) a uvedl, že od roku 2012 lze na celém území Unie použít systém pro definování závažných zranění. Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) předložil společně s Výborem pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů zprávu z vlastního podnětu na téma „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“, která byla později přijata jako usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2017. Usnesení vycházelo ze zprávy Komise ([COM\(2016\)0787](#)).

Dne 11. března 2014 Parlament přijal postoj v prvním čtení o minimálních společných normách pro pravidelné technické kontroly vozidel, registrační doklady a silniční kontroly užitkových vozidel. Konečné znění ([směrnice 2014/45/EU](#)) přispělo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a k přeshraničnímu uznávání osvědčení o technické kontrole. Dne 27. února 2017 přezkoumal výbor TRAN zprávu Komise o uplatňování směrnice a technických kontrolách motorových vozidel a dne 20. června 2017 rovněž projednal zprávu Komise ([COM\(2017\)0099](#)) o uplatňování [směrnice 2000/30/ES](#) o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství – vykazované období 2013–2014. Jednání výboru TRAN se soustředila na zabránění podvodu s tachografem a manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů, neboť ty představují velmi velké riziko pro bezpečnost a práva spotřebitelů. Komise uvedla, že posuzuje možnosti registrace počítadel ujetých kilometrů, trestního práva a přeshraniční výměny informací. Mezitím Parlament přijal dne 31. května 2018 legislativní zprávu z vlastního podnětu s názvem „[Manipulace s počítadlem ujetých kilometrů u motorových vozidel: revize právního rámce EU](#)“. Politické oddělení Parlamentu také zadalo studii na toto téma s názvem „[Manipulace ujetých kilometrů – opatření k předcházení manipulaci](#)“, která byla zveřejněna v listopadu 2017. Komise hodlá v rámci své legislativní agendy 2017 „Evropa v pohybu“ změnit [nařízení \(EU\) č. 165/2014](#) prostřednictvím svého návrhu ([COM\(2017\)0277](#))



nařízení, kterým se mění [nařízení \(ES\) č. 561/2006](#), pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů. Parlament přijal v dubnu 2019 svůj postoj v prvním čtení a dále probíhá postup spolurozhodování ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

