



CESTNÁ DOPRAVA: DOPRAVNÉ A BEZPEČNOSTNÉ NORMY

Vytvorenie európskeho priestoru bezpečnosti cestnej premávky je od roku 2010 jedným z dlhodobých cieľov EÚ. Kým každý členský štát má právomoc prijímať vlastné rozhodnutia týkajúce sa určitých aspektov dopravných a bezpečnostných predpisov, aj EÚ je v tejto oblasti aktívna a zameriava svoje opatrenia na technický stav vozidiel, prepravu nebezpečného tovaru a bezpečnosť cestnej premávky.

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 máji 2018 vydala Komisia [strategický akčný plán pre bezpečnosť cestnej premávky](#), v ktorom požadovala nový prístup k zvráteniu stagnujúcich ukazovateľov bezpečnosti cestnej premávky v EÚ a k priblíženiu sa k dlhodobému cieľu nulovej úmrtnosti na cestách (tzv. vízia nulovej úmrtnosti) do roku 2050.

Dosiahnuté výsledky

A. Všeobecne

Výsledkom úsilia EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky bolo zníženie počtu smrteľných nehôd na cestách z 51 400 v roku 2001 na 19 800 v roku 2021, čím sa takmer dosiahol cieľ EÚ znížiť takéto nehody o 75 % v rokoch 2001 až 2020. Sľubný trend poklesu úmrtí na cestách o polovicu, ktorý trval počas prvého desaťročia, sa však neskôr ustálil. V roku 2021 sa okrem toho počet ľudí, ktorí zahynuli pri dopravných nehodách v EÚ, zvýšil o 6 % v porovnaní s rokom 2020. Situácia si vyžiadala nový podnet v úsilí o bezpečnosť cestnej premávky. Vo [vyhlásení z Vallety z roku 2017](#) vyzvala Rada Európskej únie (ďalej len „Rada“) Komisiu, aby prijala politické iniciatívy na desaťročie 2020 – 2030. To najmä s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd a zlepšiť ochranu účastníkov cestnej premávky, najmä tých najzraniteľnejších (cyklisti, chodci), ktorí sú najpočetnejšími a najčastejšie usmrtenými na cestách. Komisia vo svojej [stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020](#) potvrdila cieľ nulovej úmrtnosti do roku 2050 (tzv. vízia nulovej úmrtnosti).

V máji 2018 Komisia v rámci tretieho balíka opatrení v oblasti mobility uverejnila návrh rámca politiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 až 2030 ([SWD\(2019\)0283](#)).



Okrem toho Komisia v rámci stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu z roku 2020 oznámila niekoľko iniciatív na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky. Medzi niektoré ďalšie iniciatívy patria prípadné nové usmernenia týkajúce sa otázok, ako sú maximálny povolený obsah alkoholu v krvi vodičov motorových vozidiel a používanie alkoholových imobilizérov; posúdenie potreby navrhnúť pravidlá auditu, kontroly a podávania správ o kvalite infraštruktúry pre mosty alebo ďalšiu citlivú infraštruktúru (2023); prispôbenie právneho rámca systému eCall novým telekomunikačným technológiám a možné rozšírenie systému eCall na dvojkolesové motorové vozidlá, nákladné vozidlá, autobusy a poľnohospodárske traktory. V marci 2023 Komisia prijala [balík opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky](#), ktorý zahŕňal tri vzájomne závislé právne predpisy: smernicu o vodičských preukazoch ([2023/0053\(COD\)](#)), celounijnú platnosť zákazov vedenia vozidla ([2023/0055\(COD\)](#)) a cezhraničnú výmenu informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky ([2023/0052\(COD\)](#)). Celkovým cieľom tohto balíka je uľahčiť voľný pohyb osôb, zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky pre všetkých jej účastníkov, pripraviť sa na vozidlá s nulovými emisiami a do roku 2050 dosiahnuť víziu nulovej úmrtnosti na cestách v EÚ.

B. Technický stav vozidiel

V roku 2014 prijala EÚ súbor legislatívnych opatrení, tzv. balík opatrení o technickom stave vozidiel. Tri smernice, ktoré tento balík tvoria, sú [smernica 2014/45/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. Balík opatrení o technickom stave vozidiel sa v blízkej budúcnosti zreviduje, aby sa aktualizoval s ohľadom na vývoj technologických a regulačných aspektov.

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

[Smernicou 2002/85/ES](#) z 5. novembra 2002 sa rozšírila požiadavka používať zariadenia na obmedzenie rýchlosti na všetky vozidlá s viac ako ôsmimi sedadlami (okrem sedadla vodiča) určené na prepravu cestujúcich alebo tovaru, ktorých hmotnosť je v rozmedzí od 3,5 do 12 ton.

Príslušné nariadenie o aktívnych bezpečnostných systémoch je [nariadenie \(EÚ\) 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 (ďalej len „nariadenie o všeobecnej bezpečnosti vozidiel“). Týmto nariadením sa stanovujú určité požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek navrhnutých a skonštruovaných pre vozidlá, pneumatiky a systémy monitorovania tlaku v pneumatikách, a na ich všeobecné charakteristiky, bezpečnosť a účinnosť.

Napokon, bezpečnosť účastníkov cestnej premávky sa zlepšila zmenšením tzv. mŕtveho uhla. V [nariadení o všeobecnej bezpečnosti vozidiel](#) sa takisto stanovili



požiadavky na zmenšenie mŕtveho uhla v spätných zrkadlách v nových ťažkých nákladných vozidlách prevádzkovaných v EÚ vrátane vozidiel evidovaných mimo EÚ. V [smernici 2007/38/ES](#) z 11. júla 2007 sa stanovuje, aby sa nákladné vozidlá vybavili spätnými zrkadlami, ktoré ešte viac zmenšia mŕtvy uhol.

C. Preprava nebezpečného tovaru

[Smernicou 2008/68/ES](#) z 24. septembra 2008 sa zavádza spoločný systém pre všetky druhy vnútrozemskej prepravy nebezpečného tovaru v rámci Únie, a to nielen pre cestnú dopravu, ale aj železničnú a vodnú dopravu. [Komisia smernicou 2012/45/EÚ](#) z 3. decembra 2012 zosúladila jej obsah s poslednou verziou Dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR), ktorá sa aktualizuje každé dva roky. ADR bola zmenená [rozhodnutím Rady \(EÚ\) 2018/1485](#).

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

[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 EÚ. V decembri 2021 [prijala Komisia návrh](#) na revíziu smernice 2010/40/EÚ s cieľom urýchliť a koordinovať zavádzanie IDS okrem iného v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky zabezpečením súdržnejšieho nasadzovania ITS v celej EÚ. Medziinštitucionálne rokovania sa skončili a Parlament čaká na pozíciu Rady v prvom čítaní.

Na základe [rozhodnutia 585/2014/EÚ](#) z 15. mája 2014 o zavedení interoperabilnej služby eCall v celej EÚ boli členské štáty povinné zriadiť najneskôr do 1. októbra 2017 strediská tiesňového volania (PSAP) potrebné na spracúvanie volaní eCall. Komisia prijala v júni 2021 [delegovanú smernicu \(EÚ\) 2021/1716](#) s cieľom pravidelne kontrolovať systém eCall v určitých vozidlách.

Komisia plánuje prijať delegované nariadenie s cieľom prispôsobiť požiadavky na centrá tiesňového volania, aby mohli prijímať a spracúvať volania eCall v sieťach 4G/5G.

V máji 2018 Komisia prijala stratégiu s názvom „[Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti](#)“. S rastúcou automatizáciou a prepojitelnosťou, ktorá umožňuje vozidlám navzájom komunikovať, mobilita prekračuje novú, digitálnu hranicu, a vyvoláva obavy o bezpečnosť.

[Nariadením o všeobecnej bezpečnosti vozidiel](#) sa stanovuje regulačný rámec pre povinné pokročilé asistenčné systémy riadenia s cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a vytvoriť právny rámec pre akceptovanie plne automatizovaných vozidiel a vozidiel bez vodiča.

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. 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. V roku 2018 Komisia



predložila svoj [návrh](#) na zmenu smernice s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení na cestných sieťach EÚ prostredníctvom zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Záverečný akt bol uverejnený v úradnom vestníku 26. novembra 2019 ([smernica \(EÚ\) 2019/1936](#)).

V januári 2023 Komisia vypracovala [usmernenia](#) k metodike posudzovania bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Tieto usmernenia nie sú záväzné, ale podporujú členské štáty pri vykonávaní posúdení, ako sa vyžaduje podľa smernice (EÚ) 2019/1936.

F. Štatistika a prevencia nehôd spôsobených alkoholom za volantom

V rámci politiky EÚ zameranej na zlepšenie správania za volantom Komisia vyžaduje, aby členské štáty vykonávali náhodné testy analýzou dychu, a predpisuje dodržiavanie maximálnych hodnôt alkoholu v krvi. 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).

V roku 2023 Komisia [prijala návrh](#) smernice o vodičských preukazoch, ktorou sa mení [smernica \(EÚ\) 2022/2561](#) a [nariadenie \(EÚ\) 2018/1724](#) a zrušuje smernica 2006/126/ES s hlavným cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Medzi najdôležitejšie opatrenia návrhu patrí skúšobná lehota v trvaní najmenej dvoch rokov pre začínajúcich vodičov a pravidlo nulovej tolerancie pri jazde pod vplyvom alkoholu. Spoluzákonodarcovia v súčasnosti pracujú na návrhu.

G. Cezhraničné presadzovanie práva pri porušení bezpečnosti cestnej premávky

[Smernica \(EÚ\) 2015/413](#) z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky bola prijatá podľa článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ (hlava VI, Doprava). Jej cieľom je ukončiť anonymitu vodičov nerezidentov a stíhať dopravné priestupky spáchané v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom je predmetné vozidlo evidované. V marci 2023 Komisia [prijala revíziu smernice \(EÚ\) 2015/413](#) s cieľom riešiť jej nedostatky. Revízia sa zameriava na to, aby sa orgánom presadzovania práva umožnil prístup k vnútroštátnym registrom vodičských preukazov a posilnila sa úloha zriadených vnútroštátnych kontaktných miest s cieľom zlepšiť spoluprácu orgánov presadzovania práva pri vyšetrovaní páchatel'ov.

V rámci balíka opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a spolu s [návrhom](#) na revíziu smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch Komisia tiež v marci 2023 [prijala návrh](#) na účinné vykonávanie určitých zákazov vedenia vozidla v celej EÚ. Návrhmi sa zavádza rámec, ktorý umožňuje zákaz vedenia motorového vozidla v celej EÚ v prípadoch, keď členský štát udelil zákaz vodičovi z dôvodu dopravného priestupku spáchaného na jeho území.

V [smernici 2006/22/ES](#) sa stanovuje rámec pre vnútroštátny systém hodnotenia rizikivosti. Komisia prijala [vykonávacie nariadenie \(EÚ\) 2022/695](#) s cieľom zabezpečiť, aby členské štáty používali spoločný vzorec na výpočet rizikivosti podnikov cestnej dopravy v EÚ.



[Nariadenie Komisie \(EÚ\) 2016/403](#) stanovuje závažné porušenia predpisov, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. Komisia v máji 2022 prijala [vykonávacie nariadenie \(EÚ\) 2022/694](#) s cieľom zabezpečiť, aby členské štáty posudzovali tieto porušenia harmonizovaným spôsobom.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament ako jeden zo spoluzákonodarcov sa neustále podieľa na prijímaní všetkých uvedených legislatívnych aktov. Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) v súčasnosti pracuje na [navrhovanej revízii](#) smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch, na [návrhu smernice](#) o celounijnej platnosti niektorých zákazov vedenia vozidla a na [revízii smernice \(EÚ\) 2015/413](#), ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Parlament plánuje hlasovať o všetkých troch spisoch počas tohto volebného obdobia.

Parlament poukázal v mnohých prijatých uzneseniach na význam bezpečnosti cestnej premávky. Propagoval tiež jednotné vymedzenie základných pojmov v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy s cieľom zlepšiť prieskum nehôd a zaručiť porovnateľnosť výsledkov. Výbor TRAN 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](#)).

Výbor TRAN podrobil Komisiu 27. februára 2017 kontrole uplatňovania smernice o technickom stave vozidiel ([smernica 2014/45/EÚ](#)) a technického stavu motorových vozidiel. Dňa 20. júna 2017 prerokoval správu Komisie ([COM\(2017\)0099](#)) o uplatňovaní [smernice 2000/30/ES](#) o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v EÚ (vykazované obdobie 2013 – 2014). Rokovania výboru TRAN boli zamerané na zabránenie podvodu s tachografmi a manipulácii s počítadlom najazdených kilometrov, pretože predstavujú veľmi veľké riziko pre bezpečnosť a ochranu práv spotrebiteľov. Komisia uviedla, že posudzuje možnosti registrácie počítadiel, trestného práva a cezhraničnej výmeny informácií. Medzitým prijal Európsky parlament 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. Komisia v rámci svojho legislatívneho programu „Európa v pohybe“ predložila návrh nariadenia z 31. mája 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) na zmenu [nariadenia \(ES\) 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 \(EÚ\) č. 165/2014](#), pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov. Parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní v apríli 2019 a Rada schválila akt v druhom čítaní v júli 2020 ([nariadenie \(EÚ\) 2020/1054](#)). Návrh o balíku opatrení o technickom stave vozidiel sa ešte musí uverejniť.

V uznesení z 15. januára 2019 o [autonómnom riadení vozidiel v európskej doprave](#) Parlament poskytol odporúčania k otázke prepojených a automatizovaných vozidiel.



Zdôraznil najmä potrebu príslušných regulačných rámcov, ktorými sa zaistí ich bezpečné fungovanie a poskytne jasný režim upravujúci zodpovednosť.

V marci 2021 bol uverejnený návrh správy výboru TRAN s názvom „Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Odporúčania na ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero)“, ktorý Parlament [6. októbra 2021 prijal ako uznesenie](#).

V apríli 2021 Parlament prijal uznesenie o [vykonávaní aspektov bezpečnosti cestnej premávky v rámci balíka opatrení o technickom stave vozidiel](#). Parlament konštatuje, že balík prispel k zlepšeniu kvality pravidelných technických kontrol, úrovne kvalifikácie kontrolných technikov a koordinácie a noriem členských štátov týkajúcich sa cestnej technickej kontroly vozidiel v záujme zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky. Na druhej strane poslanci EP vyjadrujú poľutovanie nad tým, že balík obsahuje isté nepovinné ustanovenia, a zdôrazňujú, že je potrebná revízia s cieľom napraviť nedostatky vo vykonávaní a reagovať na budúce výzvy.

Vo svojom [uznesení o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu](#) vyzval Parlament 9. mája 2023 na posilnenie rámca s cieľom zlepšiť bezpečnosť, prístupnosť a ochranu cestnej premávky v EÚ, podporiť aktívnu mobilitu a zdôrazniť význam mestských uzlov transeurópskej dopravnej siete a zelenej a digitálnej transformácie mestskej dopravy.

[Davide Pernice](#)
10/2023

