

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

[COM(2018) 286 final – 2018/0145 (COD)]

(2018/C 440/14)

Zpravodaj: **Raymond HENCKS**

Konzultace	Evropský parlament, 28. 5. 2018 Rada, 4. 6. 2018
Právní základ	Čl. 114 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato ve specializované sekci	4. 9. 2018
Přijato na plenárním zasedání	19. 9. 2018
Plenární zasedání č.	537
Výsledek hlasování	193/1/2
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	

1. Závěry a doporučení

1.1. V posledních desetiletích se bezpečnost silničního provozu v Evropské unii výrazně zlepšila, a to díky posílení pravidel silničního provozu a požadavků týkajících se chování řidičů a pracovních podmínek a odborné přípravy řidičů z povolání, zlepšení silniční infrastruktury a zefektivnění zásahů útvarů záchranných služeb a zpřísnění legislativních požadavků EU ohledně bezpečnosti vozidel, na něž automobilový průmysl vždy dokázal reagovat vyvinutím inovativních technických řešení.

1.2. Přesto však počet úmrtí na silnicích v EU stále značně převyšuje cíl, který si Unie vytyčila v bílé knize o dopravě z roku 2011, tj. zejména přiblížit se cíli nulové úmrtnosti stanovenému pro rok 2050 a snížit do roku 2020 počet smrtelných dopravních nehod na silnicích o polovinu.

1.3. Většina dopravních nehod je čistě důsledkem lidské chyby – nejčastěji v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí, rozptýleností či řízením pod vlivem alkoholu. Bude tedy nutné občany EU ještě více pobídnout či dokonce donutit k tomu, aby prostřednictvím odpovídajícího chování převzali hlavní odpovědnost za svou bezpečnost a bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu v Unii.

1.4. Proto je zapotřebí, aby byl v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaujat integrovaný přístup, který bude zahrnovat chování řidičů, pracovní podmínky a dovednosti řidičů z povolání a infrastrukturu. Pro bezpečnost mají rozhodující význam také bezpečnostní systémy instalované ve vozidlech, které jsou schopny lidské chybě předejít nebo ji napravit.

1.5. EHSV je potěšen tím, že Komise hodlá zavést nový soubor vyspělých bezpečnostních opatření jakožto povinnou součást standardní výbavy všech silničních vozidel – jde zejména o systém monitorování tlaku v pneumatikách, inteligentní regulace rychlosti, monitorování ospalosti a pozornosti řidiče či rozpoznávání jeho rozptýlenosti, detekce zpětného chodu a signalizace nouzového brzdění a systém nouzového brzdění.

1.6. EHSV schvaluje rovněž skutečnost, že těžká nákladní vozidla a autobusy musí být povinně vybaveny systémem detekce a varování o pohybu zranitelných účastníků silničního provozu v těsné blízkosti přídě a boku vozidla při okraji vozovky, musí být navrženy a vyrobeny tak, aby byli nechránění účastníci silničního provozu lépe viditelní ze sedadla řidiče, a musí mít nainstalován systém varování při vybočení z jízdního pruhu. Kladně hodnotí také to, že autobusy musí být navíc navrženy a vyrobeny tak, aby byly přístupné osobám s omezenou schopností pohybu, včetně osob na invalidním vozíku.

1.7. EHSV se nicméně pozastavuje nad tím, proč Komise nestanoví povinnou montáž alkoholového imobilizéru, nýbrž uvádí pouze to, že má být tato montáž usnadněna. EHSV se domnívá, že by instalace alkoholových imobilizérů měla být povinná, a nikoli volitelná.

1.8. Mimoto EHSV doporučuje, aby byly zapisovače údajů o události (nehodě) předepsány i pro kamiony, těžké nákladní automobily a autobusy, neboť tachografy těchto vozidel sice již poskytují určité údaje o průběhu řízení, nejsou v nich však uchovávány klíčové údaje z doby během nehody a po ní.

1.9. Dále pak EHSV vyjadřuje politování nad tím, že přísnější bezpečnostní systémy, než jaké vyžadují evropské právní předpisy a které výrobci automobilů instalují z vlastní iniciativy, jsou často k dispozici pouze u špičkových modelů, což znevýhodňuje levnější modely, jež těmito nepovinnými vyspělými bezpečnostními prvky vybaveny nejsou. Z toho plyne, že ne všichni občané EU mají přístup k vozidlům se stejnou mírou bezpečnosti. V zájmu nápravy této situace EHSV Komisi doporučuje prosadit v rámci tohoto nařízení i v obecném směru, aby byly evropské normy v co nejkratší době přizpůsobeny technologickému rozvoji.

1.10. Totéž platí pro těžká nákladní vozidla a autobusy, zejména co se týče systému detekce a varování o pohybu účastníků silničního provozu v těsné blízkosti přídě a boku vozidla při okraji vozovky – jeho montáž se v tomto návrhu nařízení sice stanoví, měla by však být rovněž co nejdříve povinná.

2. Úvod

2.1. V posledních desetiletích se bezpečnost silničního provozu výrazně zlepšila, a to především díky vyspělým bezpečnostním systémům instalovaným ve vozidlech, zlepšení silniční infrastruktury, posílení pravidel silničního provozu, kampaním pro zvýšení uvědomělosti řidičů a rychlosti zásahů a profesionalitě útvarů záchranných služeb.

2.2. Ještě stále však existují značné rozdíly mezi jednotlivými členskými státy, přestože se Evropská komise snaží bezpečnostní pravidla v celé Evropské unii sjednotit prostřednictvím různých programů a pokynů.

2.3. Jde například o to, že:

- ne všude platí stejné dopravní značení a stejná minimální věková hranice pro řízení motorových vozidel,
- v některých zemích je povoleno používat při řízení mobilní telefon pomocí handsfree sady,
- přípustná hladina alkoholu v krvi se v jednotlivých členských státech různí – v některých platí nulová tolerance, v jiných je uplatňován poněkud umírněnější přístup,
- platí odlišná omezení rychlosti,
- ne všude existují stejné požadavky na bezpečnostní vybavení cyklistů (přilba) a řidičů motorových vozidel (reflexní bezpečnostní vesta, výstražný trojúhelník, autolékárnička, hasicí přístroj).

2.4. V roce 2017 přišlo na silnicích v EU o život 25 300 lidí, což je o 2 % méně než v předcházejícím roce ⁽¹⁾. Toto snížení počtu úmrtí na silnicích ⁽²⁾ ovšem ještě zdaleka není tak výrazné, aby nás přibližovalo cíli nulové úmrtnosti v silniční dopravě stanovenému pro rok 2050.

2.5. V minulém roce bylo vážně zraněno zhruba 135 000 osob ⁽³⁾, včetně velkého počtu chodců, cyklistů a motocyklistů, které Komise považuje za zvlášť zranitelné účastníky silničního provozu.

2.6. Evropská komise uvádí, že dle odhadů činí socioekonomické náklady související s dopravními nehodami přibližně 120 miliard EUR ročně (lékařská péče, pracovní neschopnost atd.).

⁽¹⁾ Tisková zpráva Komise ze dne 10. dubna 2018, IP/18/2761.

⁽²⁾ Tisková zpráva Komise ze dne 10. dubna 2018, IP/18/2761.

⁽³⁾ Tisková zpráva Komise ze dne 10. dubna 2018, IP/18/2761.

3. Návrh Komise

3.1. Tato iniciativa je součástí třetího balíčku opatření pro mobilitu „Evropa v pohybu“, jehož záměrem je zvýšit bezpečnost a dostupnost mobility v Evropě, zlepšit konkurenceschopnost evropského průmyslu, přispět k větší jistotě pracovních míst a dosáhnout lepší připravenosti na nevyhnutelný boj proti změně klimatu, a to zejména zpřísněním požadavků na bezpečnostní prvky silničních vozidel.

3.2. Vzhledem k tomu, že v důsledku technologického rozvoje byla stávající ustanovení týkající se postupu schvalování typu vozidel v EU s ohledem na ochranu chodců a bezpečnost vodíku již z velké části překonána, se ruší nařízení (ES) č. 78/2009 (ochrana chodců), nařízení (ES) č. 79/2009 (vozidla na vodíkový pohon) a nařízení (ES) č. 661/2009 (požadavky pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich bezpečnosti) a nahrazují se rovnocennými ustanoveními předpisů OSN a jejich změnami, pro něž Unie hlasovala nebo které používá v souladu s rozhodnutím 97/836/ES.

3.3. Oblast působnosti nařízení o obecné bezpečnosti vozidel byla v zásadě zachována, avšak v případě aktuálně platných bezpečnostních prvků vozidel a souvisejících výjimek byla rozšířena tak, aby zahrnovala všechny kategorie vozidel a aby byly zrušeny stávající výjimky pro sportovní užitková vozidla (SUV) a dodávky.

3.4. V návrhu nařízení se stanoví obecné technické požadavky na schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a uvádí se v něm seznam bezpečnostních oblastí, pro něž jsou podrobná pravidla rozpracována v sekundárních právních předpisech (nebo je třeba je vypracovat). V příloze návrhu nařízení, jímž se toto stanovisko zabývá, jsou pak uvedeny všechny předpisy OSN týkající se bezpečnosti silničního provozu, které se v EU povinně uplatňují.

3.5. Tento návrh rovněž počítá s tím, že Komise bude zmocněna určovat podrobná pravidla a technické požadavky prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.

3.6. Stávající oblast působnosti požadavku na montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách u osobních automobilů byla rozšířena na všechny kategorie vozidel.

3.7. Pro všechna vozidla se zavádí povinné vybavení řadou pokročilých bezpečnostních prvků, jako jsou například inteligentní systém pro regulaci rychlosti, systémy monitorování ospalosti a pozornosti řidiče či rozpoznávání jeho rozptýlenosti, detekce zpětného chodu, signál nouzového brzdění, usnadnění montáže alkoholového imobilizéru a vyspělý systém nouzového brzdění.

3.8. Osobní automobily a lehká užitková vozidla budou kromě toho muset být vybavena:

- zapisovačem údajů o události (nehodě),
- systémem pro udržení v jízdním pruhu a
- čelní ochranou navrženou a zkonstruovanou tak, aby zranitelným účastníkům silničního provozu poskytovala rozšířenou zónu na ochranu před nárazem hlavy.

Kamiony a těžká nákladní vozidla (kategorie N2 a N3) a autobusy (kategorie M2 a M3) musí:

- být vybaveny systémem detekce a varování o pohybu zranitelných účastníků silničního provozu v těsné blízkosti přídě a boku vozidla při okraji vozovky a být navrženy a vyrobeny tak, aby byli nechránění účastníci silničního provozu lépe viditelní ze sedadla řidiče, a
- mít nainstalován systém varování při vybočení z jízdního pruhu.

Autobusy musí být navíc navrženy a vyrobeny tak, aby byly přístupné osobám s omezenou schopností pohybu, včetně osob na invalidním vozíku.

Vozidla na vodíkový pohon musí splňovat požadavky stanovené v příloze V tohoto nařízení.

Pokud jde o automatizovaná vozidla, je nutné dále rozvíjet podrobná pravidla a technické požadavky týkající se bezpečnosti, které poslouží jako základ pro zavádění těchto vozidel.

4. Obecné připomínky

4.1. EHSV je potěšen iniciativou Komise, která zavádí nový soubor vyspělých bezpečnostních prvků jakožto povinnou součást standardní výbavy silničních vozidel. Nicméně by rád připomenul, že kromě přezkoumání povinných minimálních norem pro nová vozidla, která jsou prodávána na evropském trhu, je nutné občany EU ještě více pobídnout či dokonce donutit k tomu, aby prostřednictvím odpovídajícího chování převzali hlavní odpovědnost za svou bezpečnost a bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu v EU.

4.2. Hrozí, že pouhá realizace nových opatření týkajících se bezpečnostních prvků ve vozidlech – byť jsou přínosná a nezbytná – bude mít jen omezený účinek z hlediska zamýšleného snížení počtu vážných dopravních nehod, pokud nebude doprovázena přijetím doplňujících opatření v oblasti chování účastníků silničního provozu, pracovních podmínek a dovedností řidičů z povolání a silniční infrastruktury. Skutečnost, že i nadále dochází k vysokému počtu dopravních nehod, které mají za následek vysoký počet úmrtí a vážných zranění, vyžaduje další dynamické uzpůsobování politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která by vedle zpřísněných požadavků na bezpečnostní prvky silničních vozidel a posílených preventivních kroků měla rovněž zahrnovat odrazující opatření zaměřená na ty, kdo nerespektují pravidla a ohrožují své životy i životy druhých.

4.3. EHSV se domnívá, že i když je třeba prosazovat technologie umožňující interakci mezi řidiči a inteligentní dopravní systémy, nelze očekávat, že mobilita budoucnosti, zejména pak inteligentní dopravní systémy a systémy plně automatizovaného řízení, v krátkodobém a střednědobém horizontu vyřeší současné problémy.

4.4. Podle Komise bude přezkoumaný rámec lépe uzpůsoben pro to, aby se zlepšila ochrana nechráněných účastníků silničního provozu. V čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení je nechráněný účastník silničního provozu definován jako „účastník silničního provozu, který používá dvoumotorové vozidlo, nebo nemotorizovaný účastník silničního provozu, jako je cyklista nebo chodec“. EHSV je toho názoru, že tato definice nemusí nutně obsáhnout všechny vysoce ohrožené skupiny osob, k nimž mimo jiné patří osoby, které jsou přirozeně zranitelné na základě svého věku (děti, starší osoby) nebo zdravotního postižení.

4.5. Je všeobecně známo, že rizika, jimž jsou účastníci silničního provozu vystaveni, plynou především z chování řidičů (nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, používání přenosných elektronických zařízení při řízení vozidla, chvilková nepozornost, fyzický stav řidiče, příliš dlouhá doba strávená za volantem, řízení bez přestávek) a nevyhovující infrastruktury (neexistence prostor vyhrazených chodcům, špatné osvětlení).

4.6. EHSV tedy schvaluje, že Komise ukládá povinnost, aby byla nová vozidla systematicky vybavována následujícími prvky s cílem zamezit některým z výše uvedených rizik, a sice:

- systémem adaptivního uzpůsobování a inteligentní regulace rychlosti, jenž kromě bezpečnosti podporuje takový styl řízení, při kterém se spotřebuje méně paliva, a tudíž dochází i k menšímu znečištění,
- systémem monitorování tlaku v pneumatikách,
- vyspělými systémy monitorování ospalosti a rozpoznávání rozptýlenosti řidiče.

4.7. EHSV se nicméně pozastavuje nad tím, proč návrh nařízení nestanoví povinnou montáž alkoholového imobilizéru, nýbrž uvádí pouze to, že má být tato montáž usnadněna. Ze studie společnosti Verband der TÜV e.V.⁽⁴⁾ vyplývá, že v roce 2016 bylo 11 % nehod způsobeno řidiči, u nichž byla zjištěna podnapilost. Vzhledem k tomu, že poměr zjištěných a nezjištěných případů řízení pod vlivem alkoholu činí 1 ku 600, se podíl nehod způsobených požitím alkoholu před jízdou odhaduje na více než 25 %. EHSV se domnívá, že by alkoholové imobilizéry měly být všeobecně povinné, a neměly by být instalovány pouze u řidičů, kterým bylo na základě soudního rozhodnutí dočasně odebráno řidičské oprávnění z důvodu opakovaného řízení pod vlivem alkoholu nebo drog.

4.8. EHSV doporučuje, aby byly zapisovače údajů o události (nehodě) předepsány i pro nákladní automobily a autobusy, neboť tachografy těchto vozidel sice již poskytují určité údaje o průběhu řízení, nejsou v nich však uchovávány klíčové údaje z doby během nehody a po ní.

4.9. V posouzení dopadů, které Komise provedla a které je přílohou tohoto návrhu nařízení, se uvádí, že během 16letého období by mělo zavedení nových bezpečnostních prvků pomoci snížit počet úmrtí o 24 794 a vážných zranění o 140 740. EHSV si klade otázku, zda nehrozí, že tyto odhady vyčíslené na jednotky budou považovány za málo věrohodné a oslabí přidanou hodnotu celého posouzení dopadů.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf.

4.10. Dále pak EHSV upozorňuje na to, že výrobci automobilů z vlastní iniciativy vyvíjejí vozidla, která odpovídají vyšším bezpečnostním normám, než jaké vyžadují evropské právní předpisy. Bohužel k těmto vylepšením často dochází pouze u špičkových modelů, které se prodávají na hlavních trzích členských států, což znevýhodňuje levnější modely, jež těmito nepovinnými vylepšenými bezpečnostními prvky vybaveny nejsou. Z toho plyne, že ne všichni občané EU mají přístup k vozidlům se stejnou mírou bezpečnosti. V zájmu nápravy této situace EHSV Komisi doporučuje prosadit, aby byly evropské normy v co nejkratší době přizpůsobeny technologickému rozvoji.

Totéž platí pro těžká nákladní vozidla a autobusy, zejména co se týče systému detekce a varování o pohybu účastníků silničního provozu v těsné blízkosti předě a boku vozidla při okraji vozovky (mrtvý úhel), jehož montáž by měla být rovněž co nejdříve povinná.

V Bruselu dne 19. září 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER
