

V průběhu roku 2009 byly započaty přípravné práce k definování 4. Evropského Akčního plánu bezpečnosti silničního provozu (dále BSP). Stejně jako v předešlém období bude Akční plán obsahovat konkrétní cíle a nástroje k dosažení cílů v klíčových oblastech evropské politiky BSP definované v Bílé knize evropské dopravní politiky na roky 2011-2020. Tato Bílá kniha bude spolu s Akčním plánem představena Evropskou komisí (dále EK) koncem roku 2010. Příprava 4. Akčního plánu spočívala zejména v organizaci tématických konzultací s experty v malých pracovních skupinách, ze kterých vyplynulo poměrně velké množství nápadů a doporučení, které pak EK zapracovala do svých návrhů. Na podzim roku 2009 se navíc konala velká veřejná konzultace mající podobu internetového dotazníku a veřejné konference konané 2. prosince 2009 v Bruselu.

Hlavní témata pro 4. Evropský akční plán BSP by měly být následující:

- Stárnutí populace
- Rychlost a dodržování nejvyšší povolené rychlosti
- Bezpečný dopravní prostor a "odpouštějící" silnice
- Kontrola technického stavu vozidel
- Nové technologie v dopravě
- Vzdělávání řidičů a celé populace

V oblasti nových legislativních návrhů se dají očekávat zejména následující kroky:

- Direktiva pro přeshraniční vymáhání práva
- Harmonizace vzdělávacích procesů pro získání řidičského oprávnění, zejména požadavků na instruktory v autoškolách
- Evropská kontrola nad technickým stavem vozidel
- Stanovení minimálních požadavků v oblasti vymáhání práva
- Direktivy zajišťující penetraci nových technologií ve vozidlech
- Rozšíření stávající direktivy nástrojů pro bezpečnou infrastrukturu na další typy komunikací

Problematika BSP má být v budoucnu integrovaná do dalších oblastí, jako jsou zdraví, energetika a sociální aspekty. Uvažuje se o zřízení Evropské Observatoře BSP, respektive agentury pro bezpečnost silničních komunikací. Očekávají se akce a doporučení týkající se bezpečnosti silničního provozu v intravilánu. Bezpečnost silničního provozu v extravilánu má být řešena aplikací bezpečnostních auditů a bezpečnostní inspekcemi rozšířením platnosti Směrnice Evropského parlamentu a rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Využití možností telematiky pro řízení provozu na dálnicích s důrazem na bezpečnost provozu se pokládá za samozřejmost, stejně jak rozšíření systémů ITS ve vozidlech. Již dříve pak EK oznámila že má od roku 2013 v úmyslu plně aplikovat směrnici 2006/126/ES, především s důrazem na minimální vědomosti, znalosti a dovednosti při provádění zkoušky řízení motorového vozidla.

Jelikož se ani EK, ani nový komisař pro dopravu dosud jednoznačně nevyjádřili k možnosti stanovit nový ambiciózní cíl ve snižování počtu usmrcených na evropských silnicích, celá řada organizací jako FIA, EuroRAP, či ETSC zaslala komisaři Kallasovi výzvu k tomuto kroku.

Otevřený dopis komisaři Kallasovi týkající se stanovení evropských cílů bezpečnosti silničního provozu pro rok 2020

ETSC a další organizace a instituce zabývající se bezpečností silničního provozu naléhavě žádají Evropskou komisi o stanovení realistických cílů pro snížení počtu usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách do roku 2020. V otevřeném dopise ze dne 15.2.2010, zaslaném viceprezidentovi Evropské komise a Komisaři pro oblast dopravy Siim Kallasovi, uvádějí, že i když cíl 50% redukce počtu usmrcených stanovený v roce 2001 nebyl splněn, došlo i díky němu ke snížení počtu usmrcených minimálně o 30 %.

K realizaci vizí jsou nezbytné vyčíslitelné cíle. Cíl snížit počet usmrcených při dopravních nehodách v období 2001 – 2010 byl stanoven v Bílé knize EU v roce 2001 a jeho naplnění bylo podporováno pomocí opatření 3. akčního programu silniční bezpečnosti, který byl zveřejněn v roce 2003. *Nyní je nezbytné, aby byly stanoveny další cíle a to pro rok 2020. Bez stanovení těchto nových cílů pro příští desetiletí existuje riziko snížení důvěryhodnosti pozice EU jako čelního představitele na poli bezpečnosti silničního provozu,* uvádí se v otevřeném dopise podepsaném šedesáti signatáři.

Text otevřeného dopisu

Vážený pane viceprezidente Kallasi,

My, níže podepsaní, Vás jakožto nového komisaře pro dopravu žádáme o prokázání silné politické vůle při stanovení ambiciózního a zároveň dosažitelného cíle EU pro snížení počtu obětí dopravních nehod v roce 2020. I když cíl 50% redukce počtu usmrcených stanovený v roce 2001 nebyl splněn, došlo během posledního desetiletí i díky jeho existenci ke snížení počtu usmrcených minimálně o 30 %. Rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC) věří, že přijetí cíle v roce 2001 znamenalo pro členské státy a mezinárodní organizace základní motivační faktor v jejich snaze snižovat počet usmrcených při dopravních nehodách.

První globální konference ministrů o silniční bezpečnosti přijala rezoluci podporující důležitost stanovení ambiciózních a dosažitelných cílů v oblasti snižování počtu obětí dopravních nehod v rámci systematického přístupu k řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu.

Výsledky výzkumu ukazují, že ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu dojde pouze přijetím racionálnějšího a systematictějšího systému správy pozemních komunikací – to znamená definovat požadované úrovně bezpečnosti a rozpočtové priority, implementovat rentabilních dopravně bezpečnostních opatření s prokazatelným vlivem na snížení následků nehod a pravidelně celý proces monitorovat. Stanovení cílů je zásadní součástí tohoto systému:

- Cíl sdílený na evropské úrovni stimuluje působení EU v oblastech, ve kterých má Evropská unie výlučnou zodpovědnost za bezpečnost silničního provozu a také stimuluje sdílenou aktivitu samotných členských států.
- Ambiciózní, dosažitelné, empiricky odvozené cíle založené na ucelené bezpečnostní vizi sdělují důležitost a význam bezpečnosti silničního provozu médiím, veřejnosti a dalším institucím.
- Dlouhodobé bezpečnostní vize potřebují krátkodobé numerické cíle.
- Cíle motivují k akci a pomáhají orgánům zodpovědným za systém silničního provozu k odpovědnosti za dosažení definovaných závěrů. Sdílený evropský cíl umožňuje členským státům sledovat, že jejich pozitivní vývoj ukazatelů bezpečnosti silničního provozu přispívá k řešení celoevropského problému.
- Cíle zaměřují pozornost na výsledky a také na vývoj systémových intervencí a efektivních institucionálních manažerských procesů vedoucích k jejich dosažení.
- Státy s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu používají numerické cíle ve svých strategiích již mnoho let.
- Sdílený cíl EU pomáhá jednotlivým zemím při stanovování svých vlastních národních cílů a umožňuje srovnání jejich úsilí s celoevropským vývojem.
- Evropská unie je stále považována za jednoho z celosvětových vedoucích představitelů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Bez stanovení nových cílů pro příští desetiletí existuje riziko snížení důvěryhodnosti této pozice.
- EU má jasnou odpovědnost za vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti na evropských silnicích.

ETSC navrhuje, aby 4. akční program bezpečnosti silničního provozu obsahoval cíl snížení počtu usmrcených a také těžce zraněných při dopravních nehodách nejméně o 40 % v období 2010 – 2020. Tento návrh je založen na expertních analýzách posledních trendů vývoje počtu usmrcených a těžce zraněných, stejně jako na odhadované kapacitě pro budoucí zlepšení.

Velmi Vám děkujeme za to, že tyto závažné skutečnosti vezmete v potaz a těšíme se na nový a silný evropský program bezpečnosti silničního provozu.

S pozdravem,

Surname	First Name	Organisation	Country
Albertini	Gabriele	MEP	IT
Ayala Sender	Ines	MEP	ES
Bach	George	MEP	LU
De Croo	Hermann	MP, Minister of State, Former Minister, Chairman ETSC Board of Directors	BE
Griesbeck	Nathalie	MEP	FR
Grosch	Mathieu	MEP	BE
Higgins	Jim	MEP	IE
Koch	Dieter	MEP	DE
Saïd	El Khadraoui	MEP	BE
Sehnalová	Olga	MEP	CZ
Serracchiani	Debora	MEP	IT
Simpson	Brian	MEP, Chair of the Transport Committee	UK
Sterckx	Dirk	MEP	BE
Van den Bergh	Jef	MP	BE
Avenoso	Antonio	ETSC	
Besozzi	Carlotta	European Disability Forum	

Chaudry	Brigitte	FEVR European Federation of Road Traffic Victims	
Dings	Jos	Transport and Environment	
Ensink	Bernhard	European Cyclists Federation	
Granturco	Thierry	CORTE	
Kisser	Rupert	EuroSafe	
Koller	Michaela	Insurers of Europe, CEA	
Kosinska	Monika	European Public Health Alliance (EPHA)	
Maitre	Guy	Fédération Internationale de Motocyclisme	
Parent	Anne-Sophie	AGE Europe	
Stephen	Russell	ANEC, European Consumer Voice in Standardisation	
Van Ratingen	Michiel	EuroNCAP	
Van Waeg	Gert	International Federation of Pedestrians	
Vandenbergh	Daniel	CIECA	
Vincenten	Joanne	European Child Safety Alliance	
Aavik	Andrus	Transportation Department, Tallinn University of Technology	EE
Aeron-Thomas	Amy	RoadPeace	UK
Allsop	Richard	ETSC Board Member Emeritus Professor at UCL – University College London	
Ayöz	Yeşim	Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği (Suat Ayoz Traffic Victims Association)	TR
Bergomi	Margherita	Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia	IT
Bernard	Pottier	Association Prévention Routière	FR
Brett	Noel	Road Safety Authority	IE
Carsten	Oliver	University of Leeds	UK
Mylonas	Vassiliki	Road Safety Institute Panos Mylonas	EL
Dehner	Jürgen	Automobile and Travel Club Germany, ARCD	DE
Domenech	Eugenia	Asociation de Prevencion de Accidentes de Trafico	ES
Eichendorf	Walter	DVR German Road Safety Council	DE
Elsener	Peter	Association of Road Victims	NL
Fonzychowski	Ryszard	Road and Safety Association	PL
Francesco	Filippi	University of Rome	IT
Gelpi	Enrico	ACI Italian Automobile Club	IT
Giannopoluos	George	Hellenic Institute of Transport (HIT) National Center for Research and Development of Greece (CERth)	EL
Gifford	Robert	PACTS, Parliamentary Advisory Council for Transport Safety	UK
Guidoni	Umberto	Fondazione ANIA per la sicurezza stradale	IT
Kullgren	Anders	Research Manager, Folksam	SE

Lama	Dace Gunta	Road Traffic Research	LV
Mackay	Murray	International Research Council on the Biomechanics of Injury	UK
Marchau	Vincent	Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics, TRAIL	NL
Mastrojeni	Marcello	Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada	IT
Mavrikios	Marios	George M. Mavrikios Foundation	CY
Mersch	Jeannot	Association Nationale des Victimes de la Route	LU
Mikulik	Josef	Transport Research Centre	CZ
Niku-Koskinen	Ulla	Finnish Motor Insurers' Centre	FI
Otte	Dietmar	Accident Research Unit, Medical University Hannover	DE
Parts	Juhan	Road Safety Commission, Minister of Economic Affairs and Communications	EE
Pisciuneri	Fabio Bruno	Provincia di Crotone	IT
Ramos	Manuel João	Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados	PT
Rosbo	Anders	Danish Road Safety Council SikkerTrafik	DK
Ruppert	László	KTI Institute for Transport Sciences Non Profit Ltd	HU
Sandberg	Kari	Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety	NO
Sandberg	Jan	NTF The National Society for Road Safety	SE
Sanmartín	Jaime	INTRAS -Institute of Traffic and Road Safety, University of Valencia	ES
Shrubsall	Sílvia	Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG)	PT
Siegrist	Stefan	Swiss Council for Accident Prevention	CH
Sürje	Peep	Tallinn University of Technology	EE
Thann	Othmar	KfV Austrian Road Safety Board	AT
Thomas	Peter	University of Loughborough	UK
Tira	Maurizio	CeSCAm Centro Studi Città Amica, University of Brescia	IT
Van Houtte	Martin	Belgian Road Safety Institute	BE
Varhelyi	Andras	Department of Technology and Society Lund University	SE
Wojciechowski	Andrzej	Motor Transport Institute	PL

Dle podkladů ETSC zpracoval v únoru 2010 Ing. Petr Pokorný, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (email: petr.pokorny@cdv.cz)