

Zvláštní zpráva

Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Čas přeradit na vyšší rychlost



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

	Body
Shrnutí	I–VIII
Úvod	01–16
Bezpečnost silničního provozu je zásadní společenský problém	01–09
Silniční nehody jsou v EU častou příčinou předčasných úmrtí	01–03
Zranitelní účastníci silničního provozu jsou smrtelnou nehodou ohroženi více a mezi věkovými skupinami a členskými státy existují značné rozdíly	04–06
Přístup bezpečného systému je globální koncepce	07–09
Úlohy a povinnosti v EU	10–12
Politika a regulační rámec EU pro bezpečnost silničního provozu	13–14
Financování EU pro projekty přispívající k bezpečnosti silničního provozu	15–16
Rozsah a koncepce auditu	17–23
Připomínky	24–102
Přístup bezpečného systému EU je komplexní, sledování pokroku členských států je však pro Komisi náročné	24–41
Přístup bezpečného systému EU je komplexní a stanoví ambiciózní cíle	26–27
Komise dosud neposoudila, nakolik národní strategie přispívají k dosažení cílů EU	28–31
Monitorování výkonnosti členských států zatím není účinné	32–34
Údaje členských států o vážných zraněních stále nejsou srovnatelné, zatímco údaje o úmrtích ano	35–37
Pokrok EU je příliš pomalý a nedostačuje ke splnění cílů pro roky 2030 a 2050	38–41
Opatření EU v rámci pilířů „využívání silnic“, „vozidla“ a „infrastruktura“ nepokrývají všechny rizikové oblasti a nejsou dostatečně integrovaná	42–82
Ne všechny hlavní příčiny nehod jsou na úrovni EU zohledněny a dohled Komise nad národními strategiemi v oblasti prosazování práva je omezený	44–56

Na vozidla se vztahuje standardizovaný rámec na úrovni EU, ale jeho dopad omezuje stárnoucí vozový park	57–64
Přístupy členských států ke zlepšování bezpečnosti infrastruktury se liší propracovaností a požadavky EU se nevztahují na infrastrukturu s největším počtem úmrtí	65–75
Nové výzvy budou vyžadovat další integraci opatření Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu	76–82
Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu nebylo při výběru projektů ani jejich monitorování klíčovým kritériem	83–102
Bezpečnost silničního provozu nebyla při výběru infrastrukturních projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu klíčovým kritériem	85–91
Projekty s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu spolufinancované EU nemusely uvádět odhad svého potenciálního přínosu k bezpečnosti silničního provozu ani v nich nemusely být stanoveny související ukazatele výsledků	92–98
Je možné, že v období 2021–2027 bude na bezpečnost silničního provozu k dispozici méně finančních prostředků z fondů soudržnosti, nová podmíněnost je ale prvním krokem k jejich lepšímu zacílení	99–102
Závěry a doporučení	103–113

Přílohy

Příloha I – Příklady opatření v rámci každého pilíře přístupu bezpečného systému OSN

Příloha II — Vyvíjející se cíle Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu od roku 2001

Příloha III – Regulační rámec EU pro kontrolované pilíře přístupu bezpečného systému

Příloha IV – Seznam projektů spolufinancovaných EU a zařazených do auditního vzorku

Příloha V – Přehled cílů v oblasti bezpečnost silničního provozu podle členských států

Příloha VI – Srovnání rychlostních limitů v členských státech s rychlostmi doporučenými v mezinárodní studii

Příloha VII – Právní status elektrických koloběžek v 15 členských státech EU

Použité zkratky

Slovníček

Odpovědi Komise

Harmonogram

Auditní tým

Shrnutí

I Bezpečnost silničního provozu představuje významný společenský problém. V roce 2022 při dopravních nehodách v EU zahynulo 20 640 osob, přičemž obzvláště ohroženi byli chodci, cyklisté a motocyklisté. Pravomoci v oblasti bezpečnosti silničního provozu sdílí EU s členskými státy, ačkoli odpovědnost za plné provádění některých opatření, která by mohla přímo zlepšit bezpečnost silničního provozu, nesou orgány členských států. Úlohou Komise je koordinovat činnosti na úrovni EU, zejména pokud mají přeshraniční účinek.

II V roce 2018 si EU stanovila současné cíle snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích ve srovnání s rokem 2019 na polovinu a do roku 2050 přiblížit jejich počet nule. Komise k dosažení těchto cílů založila svou politiku bezpečnosti silničního provozu na přístupu bezpečného systému EU, který zahrnuje několik pilířů zajišťujících, aby v případě selhání jednoho prvku kompenzoval jeho funkci jiný prvek. Podle našeho odhadu činilo v předchozím období 2014–2020 financování EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a Nástroje pro propojení Evropy na projekty, které přispívaly k bezpečnosti silničního provozu, přibližně 6,6 miliardy EUR.

III V době, kdy se blížíme polovině stávajícího politického rámce na období 2021–2030, jsme posuzovali, zda Komise účinně zavedla přístup bezpečného systému EU a podporovala členské státy při dosahování cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro roky 2030 a 2050. V rámci pilíře „správa“ přístupu bezpečného systému jsme zkoumali, zda je tento přístup komplexní a zda Komise příspěvky členských států k cílům EU účinně monitoruje. Posuzovali jsme také, zda Komise přijala vhodná opatření v rámci pilířů „využívání silnic“, „vozidla“ a „infrastruktura“. V neposlední řadě jsme v rámci pilíře „finanční podpora“ zkoumali, zda se výběr projektů spolufinancovaných EU v období 2014–2020 i koncepce ukazatelů zaměřovaly na cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Audit jsme prováděli ve čtyřech členských státech, kde jsme prověřovali vzorek 13 projektů.

IV Celkově jsme dospěli k závěru, že Komise ustavila komplexní přístup bezpečného systému EU a pro roky 2030 a 2050 stanovila ambiciózní cíle. Ve jejích opatřeních jsme však zjistili nedostatky. Při stávající míře pokroku bez dalšího úsilí na straně EU a členských států navíc není dosažení těchto cílů pravděpodobné.

V Pokud jde o **pilíř správy**, zjistili jsme, že Komise dosud neposoudila, do jaké míry plánované úsilí členských států přispívá k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. I když téměř všechny členské státy si stanovily cíl snížit počet úmrtí a vážných zranění o polovinu, míra propracovanosti vnitrostátních strategií se lišila. Navíc jsou nutná další opatření, aby bylo monitorování výkonnosti členských států účinnější. Zjistili jsme také problémy se srovnatelností související s tím, jak členské státy shromažďují a vykazují Komisi údaje o vážných zraněních.

VI Zjistili jsme rovněž, že **pilíř „využívání silnic“** nepokrývá na úrovni EU všechny hlavní rizikové oblasti ve stejné míře a že úloha Komise při dohledu nad vnitrostátními přístupy k prosazování právních předpisů je omezená. Ačkoli se na **pilíř „vozidla“** vztahoval standardizovaný rámec EU pro nová vozidla, jeho dopad omezoval fakt, že vozové parky členských států stárnou. Postupy členských států v rámci **pilíře „infrastruktura“**, včetně postupů pro identifikaci nebezpečných úseků a příčin nehod, se lišily mírou propracovanosti. Právní předpisy EU v této oblasti zavedly společné zásady a postupy, ale jejich oblast působnosti se nevztahovala na infrastrukturu spojenou s většinou úmrtí, jako jsou městské oblasti, vedlejší silnice mimo městské oblasti a cyklostezky. V neposlední řadě jsme zjistili, že nové výzvy v oblasti bezpečnosti silničního provozu (jako jsou zařízení pro osobní mobilitu a autonomní vozidla) budou vyžadovat další integraci opatření Komise v rámci těchto tří pilířů.

VII V rámci **pilíře „finanční podpora“** jsme zjistili, že v období 2014–2020 nebyla bezpečnost silničního provozu při výběru projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu klíčovým kritériem, neboť konkurovala jiným prioritám (jako je větší dostupnost a ekologičtější doprava). U většiny kontrolovaných projektů se výběrová kritéria nezaměřovala na úseky sítě s nejvyšším počtem nehod nebo úmrtí a rovněž nebyla stanovena žádná kritéria pro koncepci bezpečnosti silničního provozu. U projektů spolufinancovaných EU se navíc nemusel odhadovat potenciální přínos k bezpečnosti silničního provozu ani se nemusely stanovovat související ukazatele efektů. V období 2021–2027 se finanční prostředky v rámci politiky soudržnosti určené na budoucí projekty v oblasti zlepšování bezpečnosti silničního provozu mohou snížit, pokud nebudou stanovena přísná pravidla pro stanovování priorit umožňující zaměřit se na tento cíl.

VIII Na základě těchto závěrů Komisi doporučujeme:

- 1) zlepšit podávání zpráv o vážných zraněních a stanovit výkonnostní cíle;
- 2) více se zaměřit na příčiny nehod a vypracovat další pokyny týkající se všech rizikových oblastí;
- 3) zvážit jasnější stanovení priorit a následné posouzení projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu spolufinancovaných EU.

Úvod

Bezpečnost silničního provozu je zásadní společenský problém

Silniční nehody jsou v EU častou příčinou předčasných úmrtí

01 V EU jsou silniční nehody častou příčinou předčasných úmrtí: v roce 2022 při dopravních nehodách zahynulo 20 640 osob¹. Dále se odhaduje, že na každý takto ztracený život připadá v EU pět osob, které utrpí vážná zranění s celoživotními následky².

02 Silniční doprava má na ztrátách lidských životů ve srovnání s jinými druhy dopravy v absolutních číslech největší podíl. V letech 2016 až 2020 dosahoval počet úmrtí na silnicích v EU, bez Spojeného království, v průměru 22 420 ročně, oproti tomu při železniční přepravě zemřelo pouze 19 cestujících. K poslední smrtelné letecké nehodě dopravce z EU došlo v roce 2016, kdy zemřeli dva lidé.

03 Na celosvětové úrovni vychází Evropa na základě nejnovějších údajů Světové zdravotnické organizace ze srovnání s ostatními regiony pozitivně: má nejnižší počet úmrtí a na rozdíl od jiných regionů se jejich míra snižuje. Ačkoli počet úmrtí na silnicích v EU od roku 2000 výrazně poklesl, trend snižování v posledních letech stagnuje.

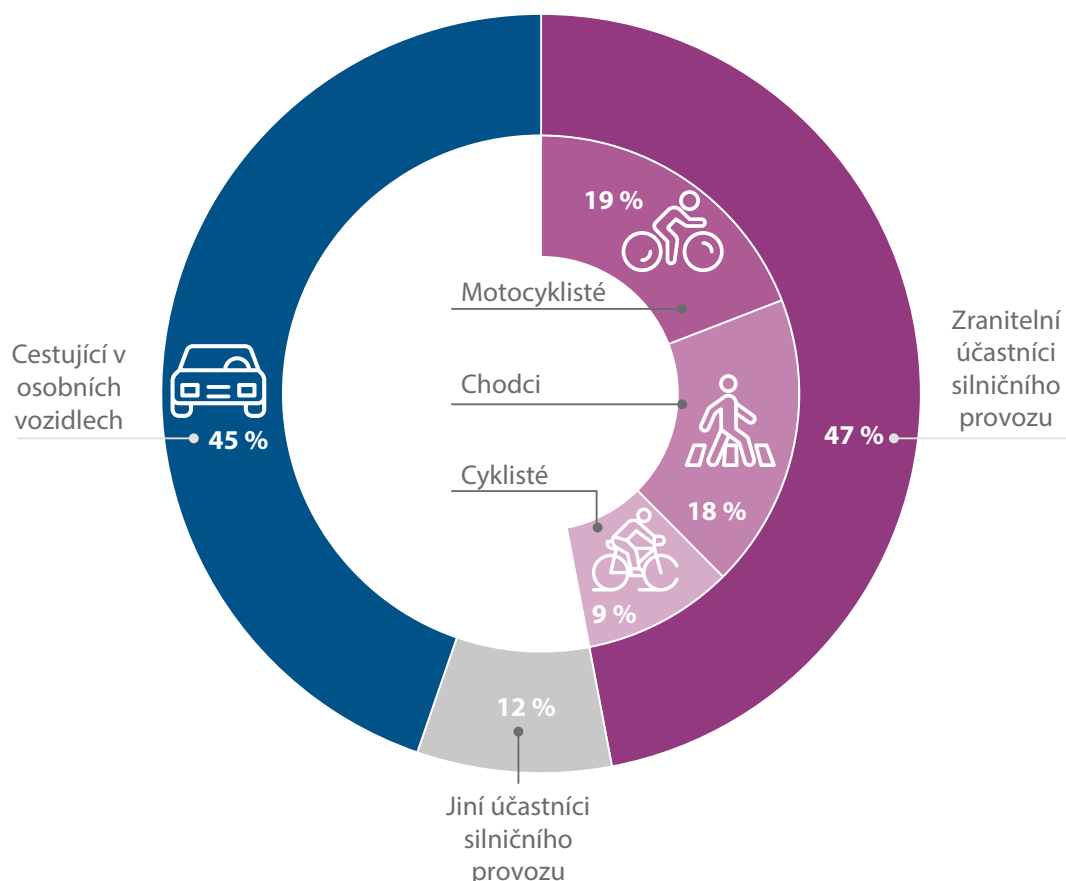
Zranitelní účastníci silničního provozu jsou smrtelnou nehodou ohroženi více a mezi věkovými skupinami a členskými státy existují značné rozdíly

04 Každý účastník silničního provozu se může stát účastníkem smrtelné nehody, ale obzvláště ohroženi jsou zranitelní uživatelé (tj. chodci, cyklisté a motocyklisté). Z údajů o úmrtí na silnicích v EU v roce 2021 vyplývá, že nejvyšší podíl úmrtí se týkal zranitelných uživatelů (47 %), následovaných osobami v osobních vozidlech (45 %) (viz [obrázek 1](#)). Na zranitelné uživatele navíc připadá téměř 70 % úmrtí na silnicích v městských oblastech.

¹ Bezpečnost silničního provozu v EU, Evropská komise, 2023.

² *Serious injuries*, Evropská komise, 2021.

Obrázek 1 – Úmrtí na silnicích EU podle typu účastníků silničního provozu (2021)



Pozn.: údaje jsou zaokrouhleny, součet proto nemusí odpovídat.

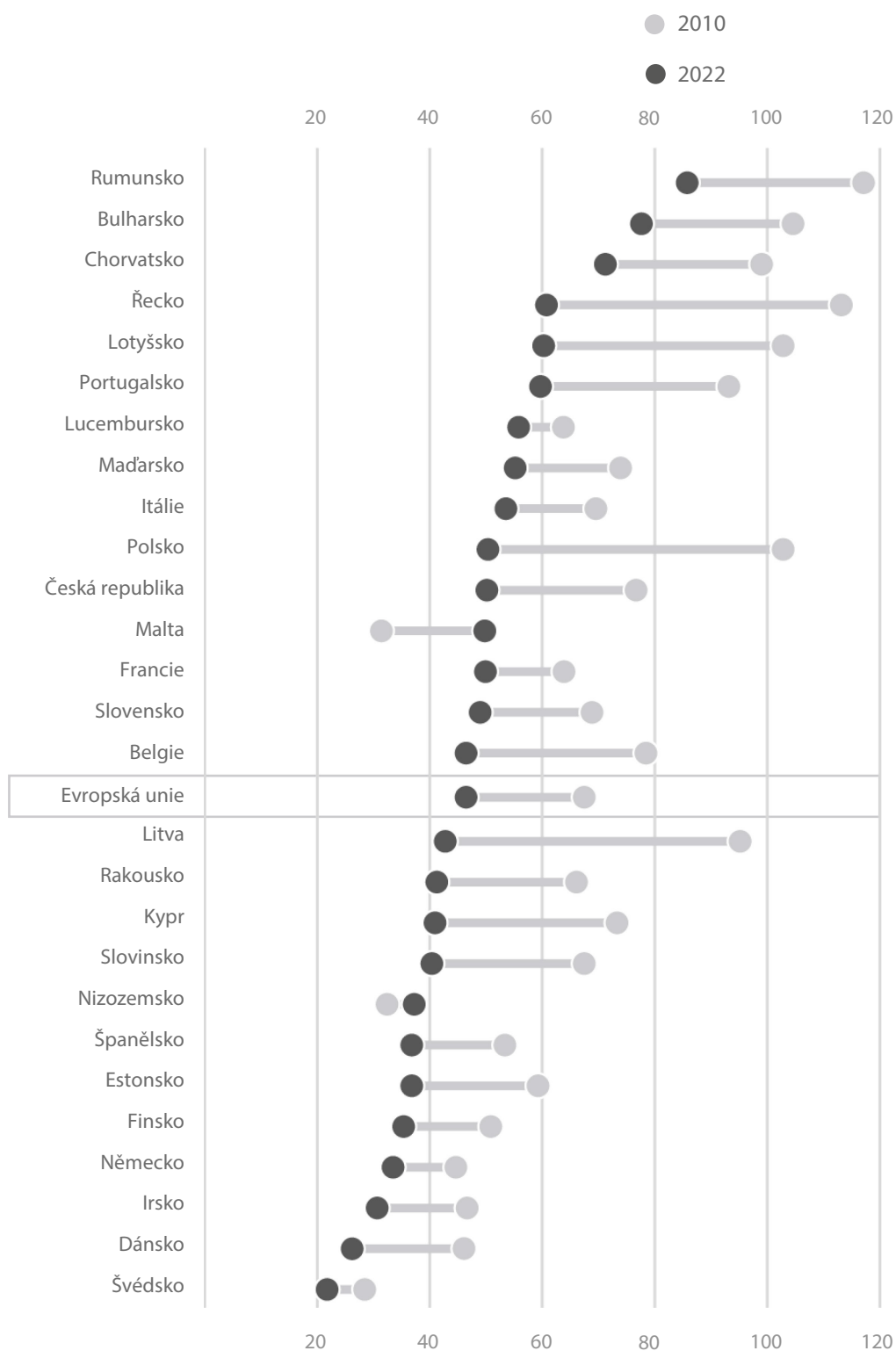
Zdroj: EÚD na základě databáze Společenství o dopravních nehodách (CARE).

05 Nejvyšší míra smrtelných nehod je u mladých lidí (ve věku 18 až 24 let), po nichž následují lidé ve věku 65 let a více. Zatímco úmrtí mladých účastníků silničního provozu souvisí především s cestujícími ve vozidle (64 % v roce 2019), u poloviny úmrtí osob ve věku 65 let a více šlo o cyklisty nebo chodce³.

06 V roce 2022 činila průměrná míra smrtelných nehod v EU 46 úmrtí na milion obyvatel, přičemž mezi členskými státy existují značné rozdíly (viz [obrázek 2](#)). Nejnižší úmrtnost na silnicích byla zaznamenána ve Švédsku s 22 úmrtími na milion obyvatel a v Dánsku s 26 úmrtími na milion obyvatel. Nejvyšší úmrtnost na silnicích mělo Rumunsko s 86 úmrtími na silnicích na milion obyvatel.

³ *Young people*, Evropská komise, 2021 a *Seniors*, Evropská komise, 2023.

Obrázek 2 – Úmrtí na milion obyvatel podle členských států (2022 ve srovnání s rokem 2010)



Pozn.: hodnoty pro Evropskou unii nezahrnují Spojené království.

Zdroj: EÚD na základě CARE.

Přístup bezpečného systému je globální koncepce

07 Bezpečnost silničního provozu soutěží s dalšími cíli, jako je mobilita, a je rovněž ovlivněna velkým počtem faktorů a aktérů. Byly zjištěny čtyři hlavní příčiny smrtelných nehod: 1) překračování povolené rychlosti; 2) řízení vozidla pod vlivem alkoholu; 3) nepoužití bezpečnostního pásu; 4) nepozornost řidiče⁴. Veřejné orgány, průmysl i občanská společnost mohou příčiny nehod řešit prováděním různých opatření.

08 Přístup bezpečného systému byl původně vyvinut ve Švédsku a Nizozemsku v 90. letech 20. století⁵. Vychází z přiznání skutečnosti, že lidé se dopouštějí chyb, a navrhuje způsoby, jak zajistit, aby tyto chyby nevedly k úmrtím nebo vážným zraněním. Tato preventivní strategie vytváří úroveň ochrany, které mají zajistit, aby v případě selhání jednoho prvku jiný prvek toto selhání kompenzoval.

09 Organizace spojených národů (OSN) tento přístup poprvé začlenila do své [strategie bezpečnosti silničního provozu](#) v roce 2011. V srpnu 2020 začalo [druhé desetiletí opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu](#), v němž OSN stanovila cíl snížit počet úmrtí a zranění při nehodách v silničním provozu mezi lety 2021 a 2030 nejméně o 50 %. V [příloze I](#) jsou uvedeny příklady opatření, která v rámci tohoto [přístupu](#) přispívají k bezpečnosti silničního provozu. Iniciativy v oblasti bezpečnosti silničního provozu přispívají k cílům udržitelného rozvoje OSN č. 3 „Zdraví a kvalitní život“ a 11 „Udržitelná města a obce“.

Úlohy a povinnosti v EU

10 Členské státy rozhodují o své vnitrostátní dopravní politice a o mnoha aspektech silniční dopravy a bezpečnostních předpisů. Jsou rovněž odpovědné za provádění směrnic EU a provádění nařízení EU, včetně těch, které se týkají bezpečnosti silničního provozu. Dále nesou plnou odpovědnost za provádění některých opatření, která mají přímý dopad na snížení počtu úmrtí a vážných zranění. Členské státy také rozhodují o prioritních projektech v oblasti infrastruktury, které financují především z národních nebo regionálních rozpočtů.

⁴ Evropská rada pro bezpečnost dopravy, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ Mezinárodní dopravní fórum (TF/OECD), [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

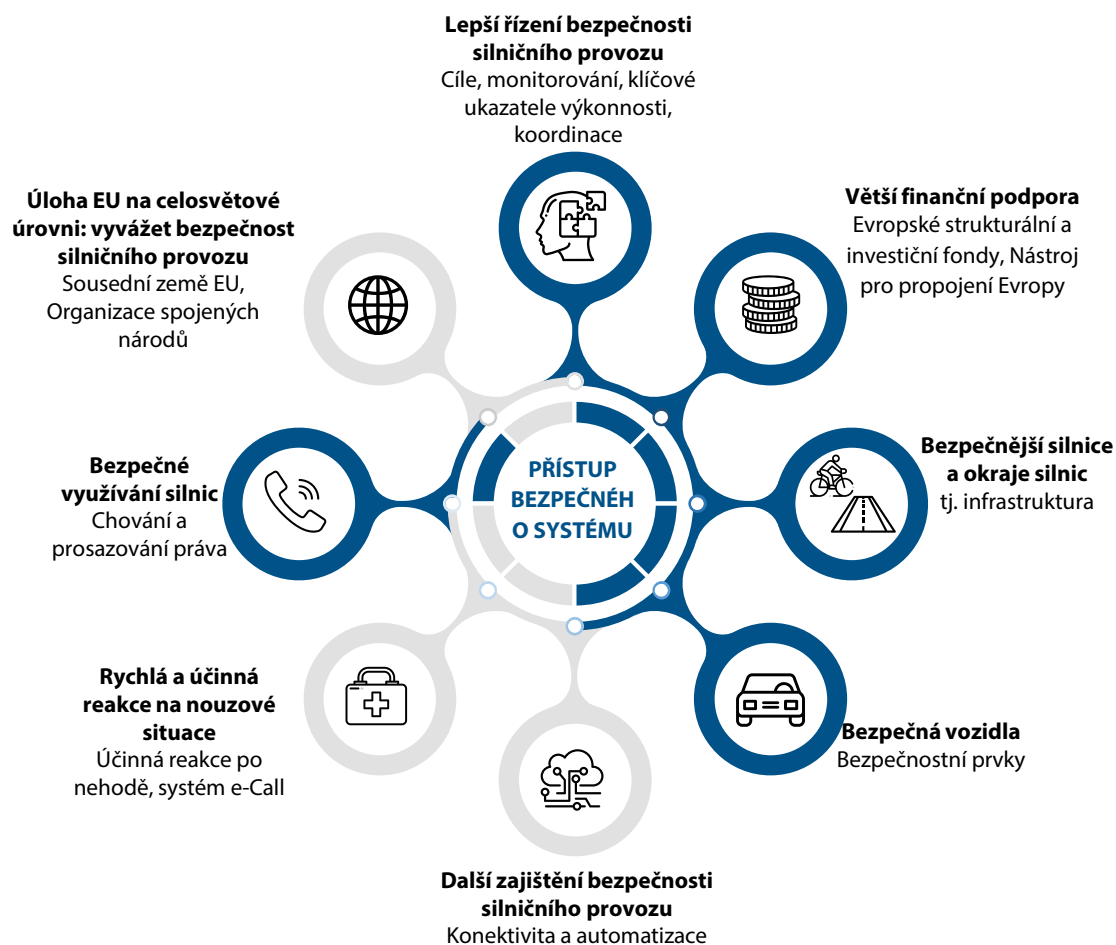
11 V roce 1992 se členské státy **dohodly** na vytvoření celounijní sítě dopravní infrastruktury. Rovněž svěřily EU sdílenou pravomoc stanovovat opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy. Za navrhování, provádění a prosazování dopravní politiky na úrovni EU odpovídá **Komise**, zejména její Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (GŘ MOVE). Za klíčová opatření, která přispívají k politice EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jsou rovněž odpovědná další generální ředitelství Komise, například Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (GŘ GROW), jakož i Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

12 Klíčovým faktorem přispívajícím k bezpečnému prostředí v silniční dopravě je i **chování jednotlivců a společností**, neboť oni volí formu mobility a bezpečnostní prvky vozidel a za své chování při dopravě nesou odpovědnost. Významným aktérem je i **odvětví pojišťovnictví**, neboť navrhuje své produkty a služby s ohledem na bezpečnostní aspekty (např. politika „platí podle toho, jak řídíš“), podporuje nové technologie, motivuje uživatele k bezpečnému řízení a shromažďuje údaje s cílem lépe porozumět příčinám dopravních nehod.

Politika a regulační rámec EU pro bezpečnost silničního provozu

13 V roce 2018 založila Komise svou politiku bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 na **přístupu bezpečného systému EU**, který zahrnuje osm pilířů (viz **obrázek 3**). Komise rovněž stanovila současné cíle snížit počet úmrtí a vážných zranění mezi lety 2020 a 2030 na polovinu a do roku 2050 obě tyto hodnoty přiblížit nule. Tyto cíle rovněž schválily **Evropský parlament** a **Rada**. Tato politika vychází z předchozích iniciativ zahájených Komisí (viz **příloha II**).

Obrázek 3 – Přístup bezpečného systému EU



Zdroj: EÚD na základě sdělení Komise „Evropa v pohybu“. Předmětem auditu jsou prvky zvýrazněné modře.

14 Regulační rámec pro přístup bezpečného systému EU kombinuje závazné právní akty a doporučení pro členské státy (viz [příloha III](#)).

Financování EU pro projekty přispívající k bezpečnosti silničního provozu

15 V období 2014–2020 využívala EU k financování národních a regionálních projektů dopravní infrastruktury, které přispívají k bezpečnosti silničního provozu, především tři nástroje:

- **Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) a Fond soudržnosti (FS)**, jejichž řízení sdílí Komise s členskými státy. Generální ředitelství Komise pro regionální a městskou politiku (GŘ REGIO) schvaluje víceleté programy, včetně priorit financování navržených členskými státy, a sleduje jejich provádění. Za výběr a provádění konkrétních projektů spolufinancovaných z EFRR a FS odpovídají národní nebo regionální řídicí orgány;
- **Nástroj pro propojení Evropy (CEF)**, který spravuje přímo Komise (GŘ MOVE). Komise přenesla odpovědnost za udělování grantů a sledování provádění projektů na agenturu CINEA.

Tyto tři nástroje zůstávají zdrojem financování i na období 2021–2027. Ve stávajícím období může dále projekty přispívající k bezpečnosti silničního provozu podporovat Nástroj pro oživení a odolnost.

16 Vzhledem k tomu, že předkladatelé projektů z členských států a orgány nebyli povinni konkrétně identifikovat projekty spolufinancované EU, které přispěly k bezpečnosti silničního provozu v období 2014–2020, neexistuje na úrovni EU přehled o celkové výši finančních prostředků přispívajících k bezpečnosti silničního provozu. Pro účely auditu jsme proto příslušnou výši finančních prostředků EU poskytnutých z EFRR, FS a CEF v daném období na projekty, které přispěly k bezpečnosti silničního provozu, odhadli. K únoru 2023 činila částka přidělená na závazky 6 663 milionů EUR (CEF 1 477 milionů EUR; EFRR a FS 5 186 milionů EUR).

Rozsah a koncepce auditu

17 V této zprávě posuzujeme, zda Komise účinně zavedla přístup bezpečného systému EU (viz [obrázek 3](#)) a podporovala členské státy při dosahování cílů snížit počet úmrtí a vážných zranění mezi lety 2020 a 2030 na polovinu a do roku 2050 přiblížit jejich počet k nule. Za tímto účelem jsme zkoumali, zda:

- Komise navrhla komplexní přístup bezpečného systému a účinně sledovala, jak opatření členských států v oblasti bezpečnosti silničního provozu přispěla k dosažení cílů politiky EU,
- Komise v rámci přístupu bezpečného systému EU přijala vhodná základní opatření pro pilíře „využívání silnic“, „vozidla“ a „infrastruktura“,
- se výběr infrastrukturních projektů spolufinancovaných EU v programovém období 2014–2020 a koncepce ukazatelů vhodně zaměřovaly na cíle EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

18 Prověřovali jsme důkazní informace z mnoha různých zdrojů:

- analyzovali jsme strategické dokumenty EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, příslušné legislativní a politické dokumenty a zprávy zveřejňované výzkumnými subjekty, průmyslovými sdruženími a akademickou obcí,
- vedli jsme pohovory se zaměstnanci příslušných generálních ředitelství Komise, agentury CINEA a zástupci vnitrostátních orgánů,
- setkali jsme se sdruženími zúčastněných stran na evropské a národní úrovni a také se zaměstnanci Evropské hospodářské komise OSN a Fondu OSN pro bezpečnost silničního provozu,
- na vzorku čtyř členských států (Španělsko, Litva, Rumunsko a Slovensko) jsme analyzovali národní strategie bezpečnosti silničního provozu a příslušné legislativní a politické dokumenty,
- zorganizovali jsme návštěvy na místě ve čtyřech výše uvedených členských státech, kde jsme prověřovali vzorek 13 projektů infrastruktury bezpečnosti silničního provozu, které byly financovány z rozpočtu EU v období 2014–2020 (viz [příloha IV](#)). Všechny vybrané projekty uváděly mezi svými cíli bezpečnost silničního provozu.

19 Přehled členských států a projektů, které jsme kontrolovali, je uveden na [obrázku 4](#).

Obrázek 4 – Členské státy a projekty vybrané k auditu

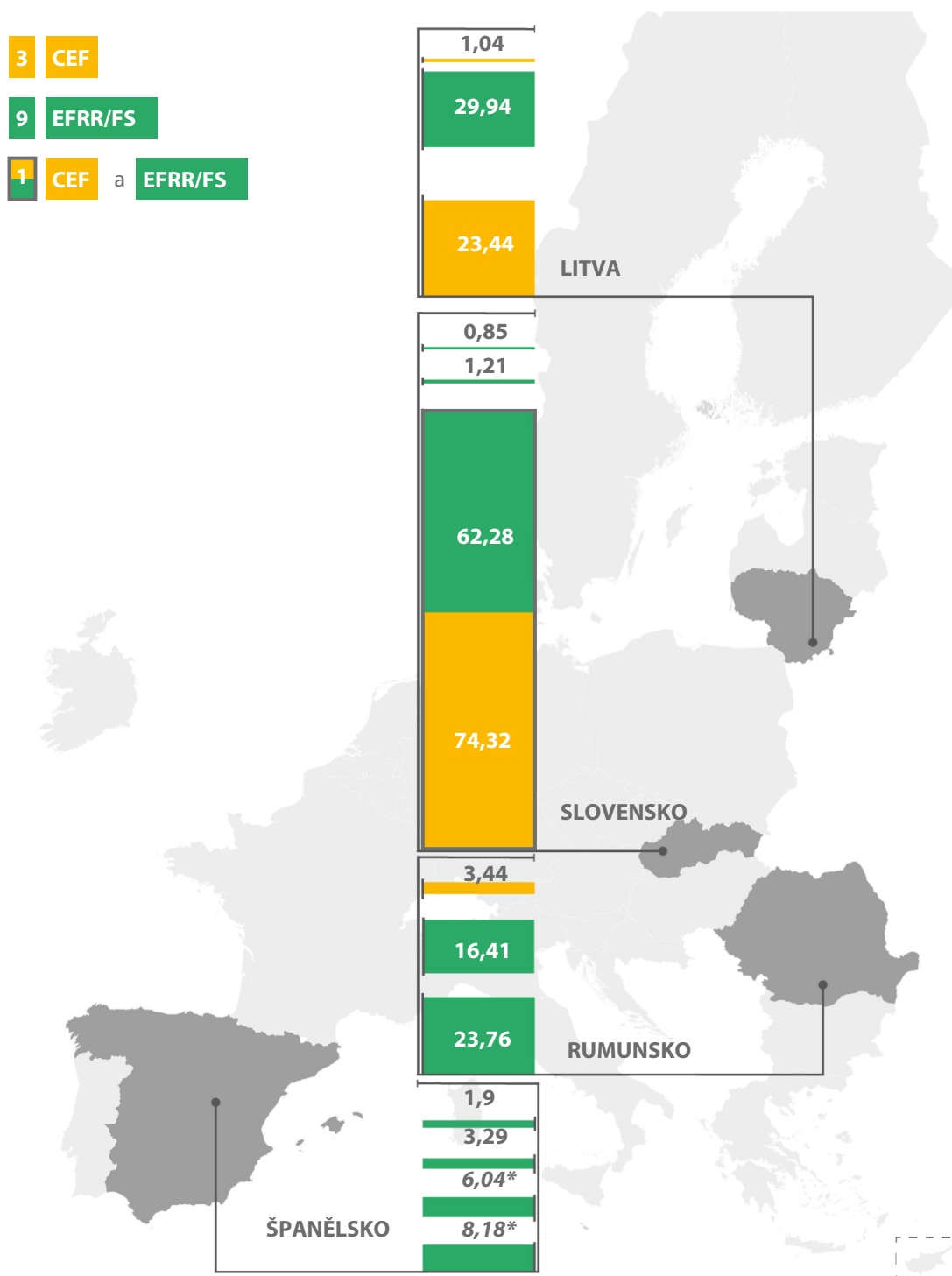
13 Projekty spolufinancované z:

3 CEF

9 EFRR/FS

1 CEF a EFRR/FS

Spolufinancování EU, k němuž byly přijaty závazky, podle projektů (v mil. eur)



Pozn.: * projekt byl po výběru zrušen.

Zdroj: EÚD.

20 Členské státy jsme vybírali na základě výše finančních prostředků z EFRR, FS a Nástroje pro propojení Evropy přidělených na projekty přispívající k bezpečnosti silničního provozu a podle různé úrovně výkonnosti a trendů, pokud jde o počty úmrtí na silnicích.

21 Vzorek projektů zahrnuje projekty infrastruktury s různými druhy příspěvků k bezpečnosti silničního provozu (např. nové nebo modernizované dálnice a infrastruktura pro cyklisty nebo chodce). Vybrali jsme devět projektů EFRR/FS, tři projekty Nástroje pro propojení Evropy a jeden projekt, který získal finanční podporu jak z Nástroje pro propojení Evropy, tak z FS. Celková výše přidělených finančních prostředků EU na tyto projekty činí 242 milionů EUR.

22 Náš audit se týká rámce bezpečnosti silničního provozu na období od roku 2011, kdy Komise přijala plán jednotného evropského dopravního prostoru, a zaměřuje se na investice podporované EU v období 2014–2020. Auditní práce v terénu byla dokončena v září 2023.

23 Rozhodli jsme se provést tento audit nejen proto, že bezpečnost silničního provozu je významným společenským problémem, ale také proto, že pokrok při snižování počtu úmrtí na silnicích EU v posledních letech stagnuje. Cílem této zprávy je přispět k diskusím o budoucích návrzích politických iniciativ a legislativních aktů, protože současný rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 se blíží do své poloviny.

Připomínky

Přístup bezpečného systému EU je komplexní, sledování pokroku členských států je však pro Komisi náročné

24 Aby byla strategie EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu účinná, měla by stanovovat realistické cíle, které budou v souladu se vzájemně souvisejícími opatřeními na úrovni EU a na mezinárodní úrovni⁶. Strategie by měla zahrnovat opatření v různých oblastech politiky a obsahovat odhad potřebných zdrojů⁷. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu by dále měly být v souladu se zastřešujícími cíli EU. V neposlední řadě by měl existovat spolehlivý monitorovací systém založený na relevantních ukazatelích umožňující sledovat pokrok při plnění cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu⁸.

25 Zkoumali jsme proto přístup bezpečného systému EU a cíle bezpečnosti silničního provozu stanovené na úrovni EU. Posuzovali jsme rovněž přehled Komise o příspěvku členských států a pokroku při plnění těchto cílů. V neposlední řadě jsme se zabývali současnou mírou pokroku v porovnání se stanovenými cíli.

Přístup bezpečného systému EU je komplexní a stanoví ambiciózní cíle

26 V roce 2018 [přijala](#) Komise přístup bezpečného systému EU pro bezpečnost silničního provozu. Systém vychází z podobného přístupu a struktury jako systém vyvinutý OSN (viz bod [09](#)). Jsou zde však i určité rozdíly. Zejména jsme konstatovali, že ačkoli přístup bezpečného systému EU klade větší důraz na technologický vývoj, jako jsou inteligentní dopravní systémy nebo autonomní vozidla, nezabývá se přímo aspekty multimodální dopravy a územního plánování. Srovnání těchto dvou přístupů bezpečného systému uvádí [obrázek 5](#).

⁶ [Soubor nástrojů](#) pro zlepšování právní úpravy č. 15, 18, 19, Evropská komise, 2021.

⁷ [Doporučení k „vizi nulových obětí na cestách“](#), Evropský parlament, 2021.

⁸ [Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu](#), 2017.

Obrázek 5 – Srovnání přístupu bezpečného systému EU s přístupem OSN



Zdroj: EÚD.

27 Komise postupem času své ambice, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, zvýšila (viz [příloha II](#)). Když v roce 2018 přijala svůj přístup bezpečného systému, doplnila ke svým předchozím cílům snížení počtu vážných zranění. Rovněž stanovila stávající cíle snížit počet úmrtí a vážných zranění mezi lety 2020 a 2030 na polovinu a do roku 2050 přiblížit jejich počet k nule (viz bod [13](#)).

Komise dosud neposoudila, nakolik národní strategie přispívají k dosažení cílů EU

28 Cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu lze dosáhnout pouze tehdy, pokud členské státy zavedou politiky a investiční programy, které budou k dosažení těchto cílů přispívat. Národní strategie převážné většiny 27 členských států, včetně všech čtyř navštívených členských států, stanovily cíle pro snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu. Členské státy však pro výpočet svého pokroku použily různé výchozí roky (viz [příloha V](#)).

29 Komise dosud neposoudila, nakolik národní strategie bezpečnosti silničního provozu přispívají k plnění cílů EU. Zjistili jsme, že národní strategie čtyř členských států, které jsme navštívili, neměly stejnou strukturu a lišily se mírou podrobnosti, což ztěžuje nejen srovnání, ale i posouzení toho, nakolik jsou pro dosažení cílů EU vhodné. Ačkoli všechny čtyři navštívené členské státy vypracovaly akční plán pro následnou kontrolu, ne všechny mají odhad celkových finančních prostředků potřebných k dosažení svých národních cílů; tento aspekt bude snahu Komise vytvořit si ucelenou představu o situaci na úrovni EU komplikovat (viz [tabulka 1](#)).

Tabulka 1 – Analýza národních strategií navštívených členských států

Členský stát	Definice cílů nad rámec úmrtí a vážných zranění	Určení celkových potřeb financování	Akční plán pro následnou kontrolu
Španělsko	Ano (podle druhu dopravy, věku a zranitelných účastníků)	Ne	Ano
Litva	Ano (snížení počtu kritických lokalit, bezpečná vozidla a míra plnění doporučení agentury)	Ano	Ano
Rumunsko	Ano (omezení počtu kritických lokalit)	Ne	Ano
Slovensko	Ne	Ne	Ano

Zdroj: EÚD, 2023.

30 Dále jsme zjistili, že v rámci **evropského semestru** nebyla vydána žádná doporučení pro jednotlivé země týkající se bezpečnosti silničního provozu. V několika případech se Komise vyjádřila k otázkám bezpečnosti silničního provozu ve zprávách o jednotlivých zemích, které byly vypracovány v rámci tohoto procesu. Připomínky se například zaměřily na potřebu dalších opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro cyklisty v Belgii (2023) a na potřebu investovat do bezpečnější infrastruktury v Litvě (2019) a Rumunsku (2020). Nenašli jsme však žádné doklady důsledného monitorování opatření členských států z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

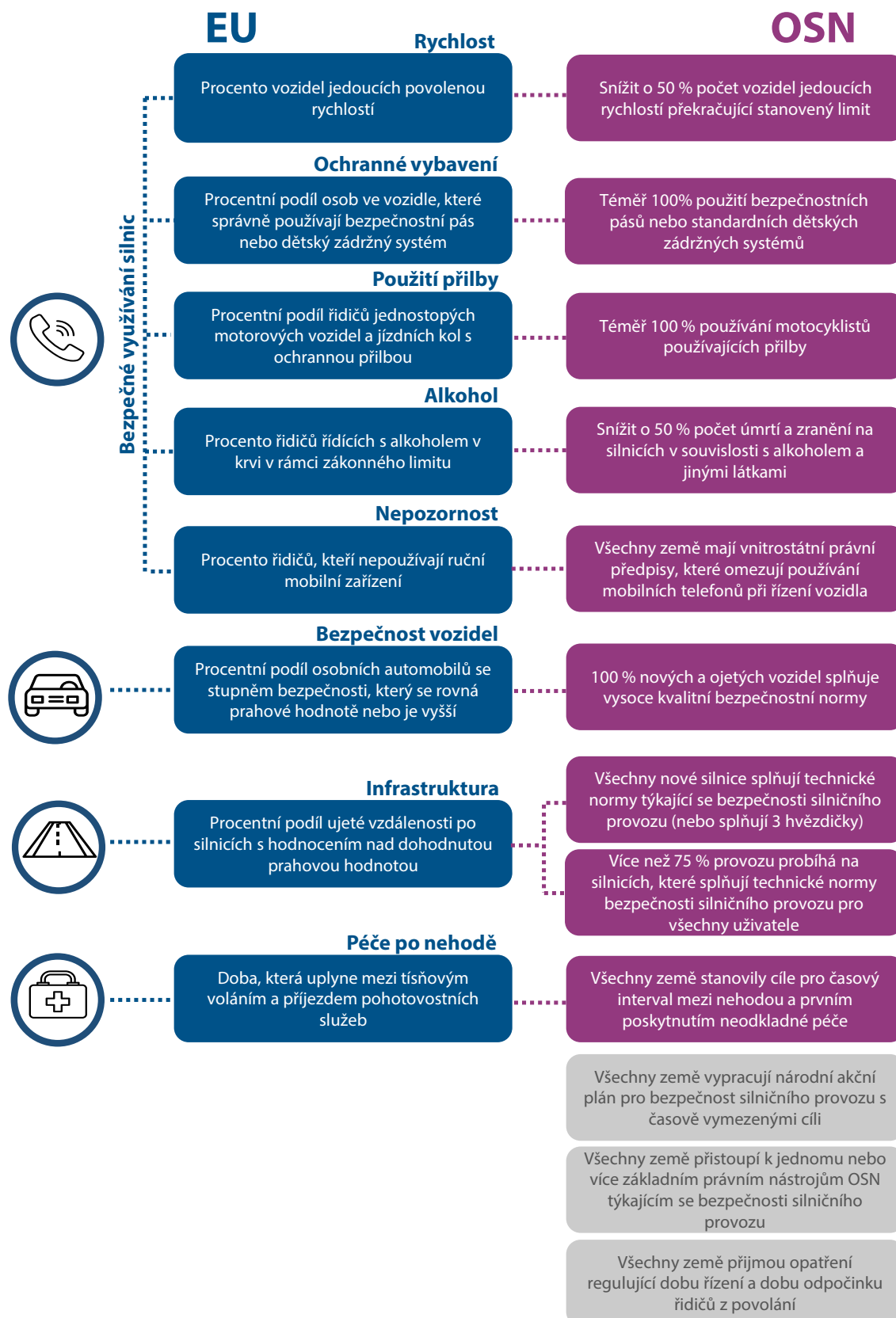
31 Komise mezitím vytvořila iniciativy k šíření osvědčených postupů, aby členským státům pomohla dále přispívat k cílům EU.

- o Od roku 2019 spojuje výměnný program EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu členské státy, které se v oblasti bezpečnosti silničního provozu potýkají s většími problémy, s členskými státy s lepšími výsledky. Program zahrnoval studijní návštěvy a tematické semináře a doporučení, jaká opatření provádět. Počáteční tříletý pilotní projekt se zaměřil na šest členských států, které čelí větším výzvám, zatímco druhého ročníku programu se účastní 19 členských států.
- o **Evropská observatoř bezpečnosti silničního provozu (ERSO)** poskytuje údaje o dopravních nehodách a zveřejňuje zprávy o jednotlivých zemích a tematické zprávy o příslušných postupech a politikách v EU. Komise nedávno pověřila observatoř novým úkolem spočívajícím v monitorování realizace národních a unijních strategií bezpečnosti silničního provozu. Výsledky tohoto hodnocení budou podkladem pro zprávu o provádění strategie EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, která má být zveřejněna v roce 2025.

Monitorování výkonnosti členských států zatím není účinné

32 V roce 2019 **stanovila** Komise soubor osmi klíčových ukazatelů výkonnosti pro bezpečnost silničního provozu (viz **obrázek 6**). Tyto klíčové ukazatele výkonnosti se zaměřují na faktory, jež přispívají k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu, tj. chování účastníků silničního provozu, bezpečnost vozidel, kvalitu silniční infrastruktury a pohotovostní péči. Klíčové ukazatele výkonnosti mají určitou podobnost se souborem dobrovolných globálních výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti, které OSN stanovila v roce 2017, aby členským státům pomohla stanovit cílenější opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Komise ve svém sdělení z roku 2018 uvedla, že ke stanovení cílů pro klíčové ukazatele výkonnosti jsou potřeba lepší údaje. I když některé členské státy mají konkrétní cíle pro soubor klíčových ukazatelů výkonnosti, na úrovni EU žádné takové cíle nebyly stanoveny.

Obrázek 6 – Srovnání klíčových ukazatelů výkonnosti EU s dobrovolnými výkonnostními cíli OSN



Zdroj: EÚD na základě dokumentů Komise a OSN.

33 V roce 2020 zahájila Komise projekt „Baseline“, v jehož rámci poskytla členským státům finanční prostředky na shromažďování údajů k těmto klíčovým ukazatelům výkonnosti. Projektu, který trval do roku 2022, se zúčastnilo osmnáct členských států. Ačkoli projekt představuje významný pokrok, domníváme se, že se mu nepodařilo zajistit dostatečnou srovnatelnost členských států a vybudovat základy pro potenciální cíle. Skutečností je, že účast na projektu byla dobrovolná a ne všechny členské státy shromažďovaly pro klíčové ukazatele výkonnosti stejné údaje. Členské státy se navíc odchýlily od standardní metodiky pro výpočet ukazatelů, což komplikuje srovnatelnost⁹.

34 V roce 2022 Komise v návaznosti na základní projekt zahájila současný projekt „Trendline“ s cílem stanovit národní cíle pro všechny shromážděné klíčové ukazatele výkonnosti (viz bod 32). V rámci projektu bylo určeno deset dalších experimentálních ukazatelů, které budou testovány v omezeném rozsahu. Ačkoli je účast mnohem vyšší než v minulosti (25 členských států bude shromažďovat klíčové ukazatele výkonnosti a dva budou pozorovatelné), uspořádání projektu stále umožňuje členským státům shromažďovat rozdílné ukazatele a odchýlovat se od standardní metodiky. Za této situace může být stanovování a monitorování agregovaných cílů pro ukazatele výkonnosti na úrovni EU obtížné, protože údaje stále nejsou dostatečně srovnatelné.

Údaje členských států o vážných zraněních stále nejsou srovnatelné, zatímco údaje o úmrtích ano

35 Od roku 1993 jsou členské státy povinny shromažďovat statistické údaje o úmrtích a zraněních v silničním provozu a odesílat je Komisi (viz [rámeček 1](#)).

⁹ Projekt „Baseline“, [závěry a doporučení](#), 2023.

Rámeček 1

Databáze Komise CARE

V roce 1993 vytvořila Rada databázi CARE o dopravních nehodách a stanovila členským státům povinnost každoročně podávat související informace. Jelikož rozhodnutí přesně nespecifikovalo, které údaje by se měly vykazovat, pravidelně se schází skupina odborníků, včetně zástupců členských států a Komise (GŘ MOVE a Eurostatu), aby projednala, které proměnné mají být shromažďovány a šířeny a v jakém formátu. Databáze obsahuje u každé nehody, při níž došlo k úmrtím nebo zraněním, údaje, jako je druh a místo nehody, podrobnosti o silniční infrastruktuře a informace o dotčených vozidlech a postižených účastnících silničního provozu.

Komise každoročně na podzim zveřejňuje statistiky za EU a členské státy. Jednotlivé datové body nejsou veřejně přístupné, ale mohou být na požádání zpřístupněny výzkumným pracovníkům za účelem analýzy.

36 Navzdory dlouhodobě existující povinnosti dané právními předpisy problémy se srovnatelností údajů přetrvávají. To platí zejména pro údaje o zraněních, neboť každý členský stát má svůj vlastní soubor národních kritérií pro určení stupně závažnosti zranění. Většina členských států vyžaduje, aby zranění jako „vážné“ klasifikovali policisté, kteří se dostaví na místo nehody, zatímco v jiných členských státech provádějí klasifikaci zranění nemocnice. Různá kritéria pro určení vážnosti zranění, která se v době auditu používala ve čtyřech navštívených členských státech, jsou uvedena v **tabulce 2**.

Tabulka 2 – Kritéria pro označení zranění jako vážného ve čtyřech navštívených členských státech

Členský stát	Kritéria pro klasifikaci zranění jako vážného
Španělsko	Zraněné osoby hospitalizované po dobu nejméně 24 hodin nebo jako vážně zraněné klasifikované nemocnicí
Litva	Zraněné osoby vyžadovaly hospitalizaci a nemocnice klasifikovala jejich zranění jako „vážnou újmu na zdraví“
Rumunsko	Zranění klasifikuje nemocnice
Slovensko	Druh zranění je uveden na zákonem stanoveném seznamu zranění

Zdroj: EÚD.

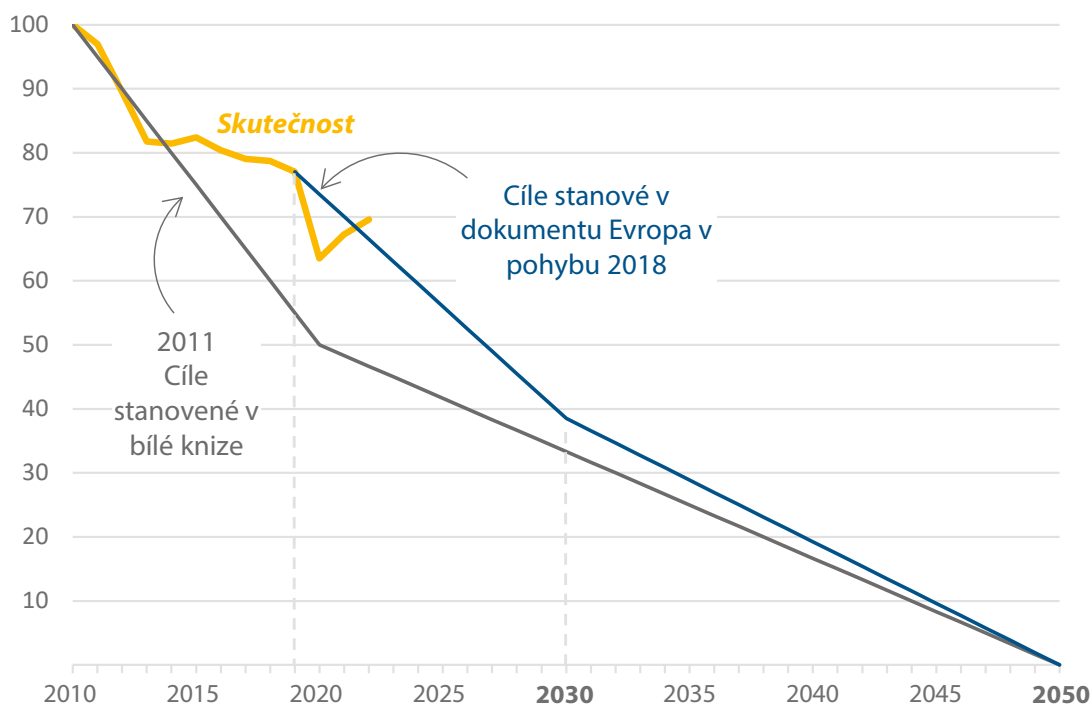
37 V zájmu zlepšení srovnatelnosti se ministři dopravy EU v roce 2017 [dohodli](#), že budou pokračovat v práci na používání společné definice zranění na základě stupnice pro traumata MAIS3+. Jedná se o mezinárodní klasifikační systém, který je založen na nemocničních záznamech. Do roku 2023 shromažďovalo údaje pomocí klasifikace MAIS3+ pouze 19 členských států. Metody použité k získání odhadů MAIS3+ dále nebyly ve všech členských státech standardizovány. Komise zkoumala trendy u těch zemí, které shromažďovaly údaje podle obou metodik, a zjistila, že národní metodiky ve srovnání s harmonizovanou metodikou údaje o vážných zraněních buď podhodnocují, nebo nadhodnocují¹⁰. To znamená, že Komise není schopna vytvořit si přesný přehled o vážných zraněních na úrovni EU a navrhnout dobře cílená opatření ke snížení jejich počtu.

Pokrok EU je příliš pomalý a nedostačuje ke splnění cílů pro roky 2030 a 2050

38 Mezi lety 2010 a 2020 se počet úmrtí v EU snížil o 36 %, což je výrazně méně než 50% cíl, který si Komise stanovila ve své [bílé knize z roku 2011](#). V roce 2022 se počet úmrtí na silnicích ve skutečnosti ve srovnání s předchozím rokem zvýšil o 4 % (viz [obrázek 7](#)).

¹⁰ [Vážná zranění](#), Evropská komise, 2023.

Obrázek 7 – Procentní snížení počtu úmrtí na silnicích v EU od roku 2010 ve srovnání s cíli stanovenými pro roky 2020, 2030 a 2050



Pozn.: za poklesem počtů úmrtí na silnicích v roce 2020 je především dopad pandemie COVID-19 na silniční dopravu.

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

39 Je nepravděpodobné, že by při současném tempu a bez dalšího úsilí EU a členské státy splnily průběžný cíl pro rok 2030, což zpochybňuje i jejich schopnost dosáhnout cíle pro rok 2050. Počet úmrtí by se do roku 2030 snížil pouze o čtvrtinu, cílem však bylo snížit počet úmrtí o polovinu (ve srovnání s hodnotami z roku 2019, což je výchozí hodnota zvolená Komisí pro měření pokroku). Ke splnění průběžného cíle by bylo zapotřebí snížit počet úmrtí v EU v průměru o 4,6 % ročně. Průměrné roční snížení vykázané za posledních pět let nicméně činilo pouze 2,5 %.

40 I dosažení cíle týkajícího se vážných zranění bude podle všeho obtížné. V závěru jedné analýzy¹¹ provedené v Nizozemsku se uvádí, že cíle pro úmrtí na silnicích do roku 2030 lze dosáhnout použitím konkrétní kombinace opatření zaměřených na omezení rychlosti pro vozidel v městských oblastech a bezpečnou cyklistickou infrastrukturu. Cíle týkajícího se vážných zranění by však stejně nebylo dosaženo, a to ani v případě nejlepšího možného vývoje.

41 Splnění těchto cílů může být obtížnější, neboť dosažení významných zlepšení na základě již tak dobré úrovně výkonnosti bude čím dál obtížnější. Například mezi lety 2010 a 2022 byla členským státem s nejlepšími výsledky, pokud jde o snížení počtu úmrtí, Litva (– 60 %), země se sedmým nejvyšším počtem úmrtí v roce 2010, zatímco počet úmrtí v Nizozemsku, zemi s třetí nejnižší mírou smrtelných nehod v roce 2010, se ve skutečnosti zvýšil o 22 %.

Opatření EU v rámci pilířů „využívání silnic“, „vozidla“ a „infrastruktura“ nepokrývají všechny rizikové oblasti a nejsou dostatečně integrovaná

42 V rámci přístupu bezpečného systému by měl každý pilíř zahrnovat opatření pokrývající všechny příslušné rizikové oblasti (např. právní předpisy nebo doporučení týkající se dopravních přestupků a vymáhání předpisů, bezpečnostní prvky vozidel a požadavky na kvalitu infrastruktury, včetně infrastruktury pro pěší a cyklistiky). Dále by v zájmu účinného příspěvku k bezpečnosti silničního provozu měla být začleněna průřezová opatření pro různé pilíře, která by se vzájemně doplňovala.

43 Zkoumali jsme proto pilíře přístupu bezpečného systému Komise týkající se využívání silnic, vozidel a infrastruktury, abychom posoudili dva prvky, které jsou pro dosažení cílů bezpečnosti silničního provozu pro roky 2030 a 2050 klíčové: vhodnost jejich základních opatření a míru integrace mezi jednotlivými pilíři.

¹¹ Dr. S. de Craen a kol., *Halve road accidents in 2030? Calculation of additional measures*, Ministerstvo pro infrastrukturu a vodní hospodářství, 2022.

Ne všechny hlavní příčiny nehod jsou na úrovni EU zohledněny a dohled Komise nad národními strategiemi v oblasti prosazování práva je omezený

44 Chování účastníků je klíčovou složkou bezpečnosti silničního provozu, která je ovlivněna mimo jiné předpisy o regulaci silničního provozu a mírou vymáhání práva vůči pachatelům dopravních přestupků v členských státech. Odpovědnost za navrhování a provádění obou aspektů nesou v plném rozsahu členské státy.

45 Analyzovali jsme platné právní předpisy a strategie uplatňování předpisů u dvou ze čtyř hlavních příčin úmrtí na silnicích, tj. konzumace alkoholu a překročení povolené rychlosti (zbývající dvě jsou nepoužití bezpečnostních pásů a nepozornost řidiče, viz bod [07](#)).

46 Obecně se riziko, že dojde k nehodě, značně zvyšuje, když je řízení ovlivněno konzumací alkoholu. V závěru jedné studie provedené pro Komisi se uvádí, že úmrtí související s alkoholem by se mohly na všech úmrtích na silnicích v EU podílet 20 % až 28 %. EU však nemá harmonizovanou metodiku pro klasifikaci úmrtí na silnicích z důvodu konzumace alkoholu a členské státy, které tyto údaje vykazují, tak činí na základě svých vlastních národních metodik¹².

47 Z výzkumu vyplynulo, že nižší limit obsahu alkoholu v krvi souvisí s menším počtem úmrtí na silnicích z důvodu konzumace alkoholu¹³. V roce 2001 Komise doporučila, aby členské státy přijaly maximální zákonný limit pro obsah alkoholu v krvi ve výši 0,5 mg/ml pro všechny řidiče a nižší limit 0,2 mg/ml pro konkrétní kategorie účastníků silničního provozu (např. nezkušené řidiče nebo řidiče velkých vozidel). Do října 2023 však Komise nevydala žádné doporučení ohledně zákonných prahových hodnot pro jiné látky.

48 Všechny členské státy s výjimkou Malty přijaly právní předpisy stanovující maximální limity obsahu alkoholu v krvi, které jsou v souladu s doporučením Komise. Čtyři z 27 členských států dokonce přijaly nulovou úroveň tolerance pro všechny řidiče¹⁴.

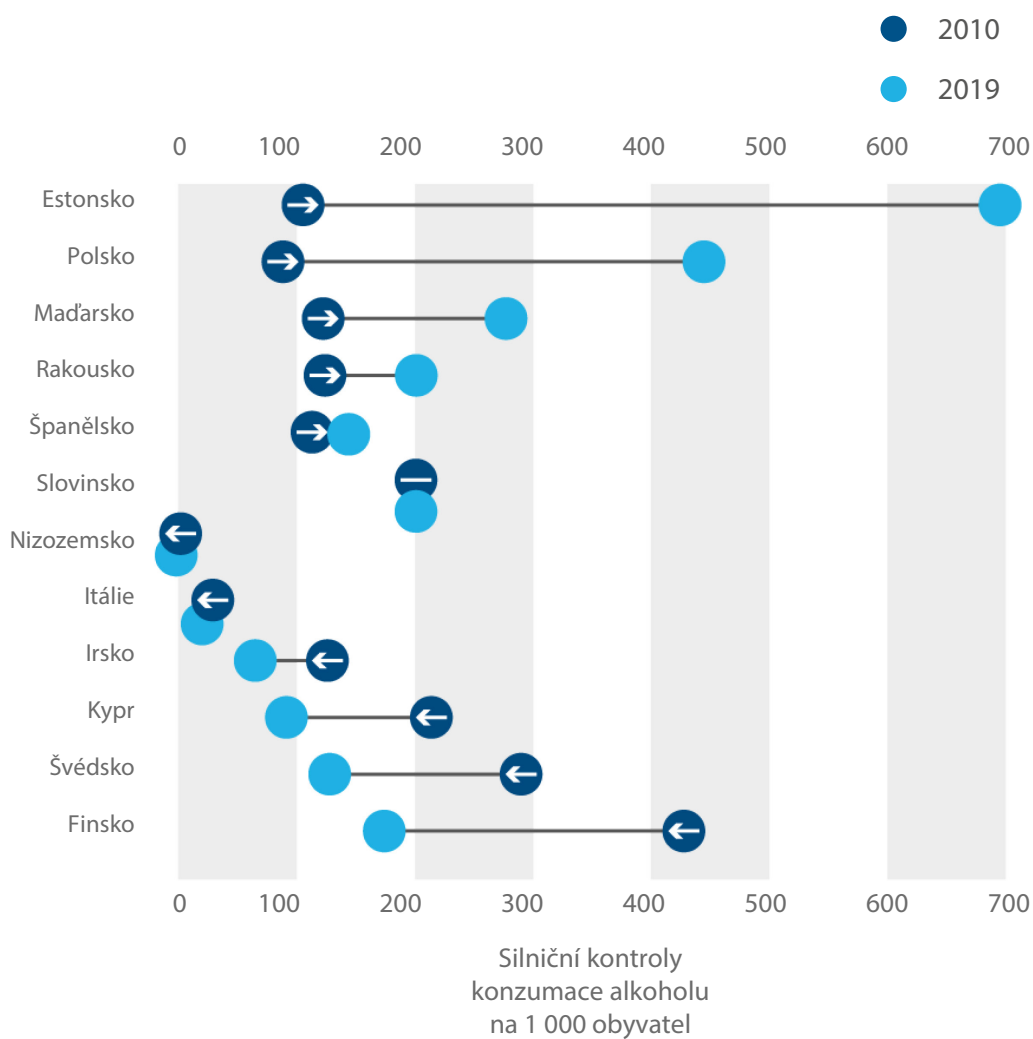
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys a ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

¹⁴ Statistická příručka Komise z roku 2022.

49 Podle poslední studie¹⁵ poskytlo v roce 2019 statistické údaje o svých činnostech v oblasti prosazování práva pouze 12 členských států. Při pohledu na počet kontrol konzumace omamných látek provedených policií na 1 000 obyvatel existovaly mezi jednotlivými zeměmi značné rozdíly (viz [obrázek 8](#)).

Obrázek 8 – Změna v silničních policejních kontrolách konzumace omamných látek (rok 2019 ve srovnání s rokem 2010)



Zdroj: EÚD na základě studie společnosti Ecorys.

¹⁵ Ecorys a ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 Dalším významným faktorem dopravních nehod je rychlost, která ovlivňuje jak riziko nehod, tak jejich závažnost. Z výzkumu vyplývá, že odhadem 30 % všech smrtelných nehod je přímým důsledkem nepřiměřené rychlosti nebo rychlosti nepřizpůsobené stavu vozovky¹⁶. Podle jedné studie by snížení průměrné rychlosti silničního provozu o 1 km/h na všech silnicích v celé EU zachránilo více než 2 000 životů ročně¹⁷.

51 Dopad rychlosti při smrtelných nehodách je navíc obzvláště pozoruhodný u nehod, do nichž jsou zapojeni zranitelní účastníci silničního provozu. I když je pravděpodobnost úmrtí chodce při nehodě, na které se podílí vozidlo jedoucí rychlostí nižší než 30 km/h, nižší než 10 %, při rychlostech nad 55 km/h je smrt téměř nevyhnutelná¹⁸.

52 V roce 2022 vydala Komise sdělení, v němž členské státy podněcuje k omezením rychlosti v dopravě, i když hlavním účelem tohoto sdělení bylo uspořit energii. Komise však dosud nedala členským státům žádné doporučení ohledně bezpečných rychlostních limitů, přestože Evropský parlament Komisi [vyzval](#), aby tak učinila v roce 2021.

53 Omezení rychlosti pro jednotlivé úseky silničních sítí stanovují členské státy. Většina vnitrostátních rychlostních limitů je vyšší než omezení doporučená v níže uvedené mezinárodní studii¹⁹. To platí zejména pro zastavěné oblasti, kde se kombinuje řada faktorů jako přítomnost zranitelných účastníků silničního provozu a provoz motorových vozidel, pro něž je doporučený rychlostní limit 30–40 km/h (viz [příloha VI](#)).

54 Navzdory omezením rychlosti bylo v těch členských státech, které sledují dodržování rychlosti, zaznamenáno vysoké procento vozidel překračujících rychlostní limit na všech typech pozemních komunikací (35 % – 75 % vozidel na městských komunikacích, 9 % – 63 % na silnicích na venkově a 23 % – 59 % na dálnicích). Tato skutečnost je dále umocněna tím, že metody a míra prosazování rychlostních limitů se v jednotlivých členských státech značně liší. Například podle nejnovější dostupné

¹⁶ [Road safety thematic report – Speeding](#), Evropská komise, 2021.

¹⁷ Evropská rada pro bezpečnost dopravy, [Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36](#), 2019.

¹⁸ Středisko pro výzkum nehod Monash University, [Older vulnerable road users](#), 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), [Speed and crash risk](#), 2018.

studie²⁰ se podíl přestupků zjištěných automatickými kamerami evidujícími rychlost, které Komise doporučila jako nástroj pro prosazování rychlostních limitů, v roce 2017 pohyboval od 0 % v Rumunsku do 99,9 % na Maltě.

55 Úloha Komise při dohledu nad přístupem členských států k prosazování předpisů je omezená, neboť vychází ze směrnice, která se zabývá pouze některými přeshraničními trestnými činy, a nezávazného doporučení z roku 2004. Jak vyžaduje směrnice o přeshraničním prosazování práva, Komise podává zprávy o národních pravidlech silničního provozu prostřednictvím veřejně dostupných internetových stránek, které shrnují hlavní povinnosti řidičů a ostatních účastníků silničního provozu. Pokud jde o výše uvedené doporučení z roku 2004, Komise nebyla schopna pravidelně sledovat jeho provádění, jak bylo původně plánováno. Hlavním důvodem byla dobrovolná povaha vykazovací povinnosti členských států. V roce 2012 zahájila Komise specializovanou analýzu národních plánů členských států v oblasti prosazování předpisů. Protože z analýzy vyplynulo, že ne všechny členské státy mají konkrétní plán, jak v rámci své národní strategie bezpečnosti silničního provozu předpisy prosazovat, Komise nevypracovala žádnou zprávu.

56 V březnu 2023 navrhla Komise nový legislativní balíček týkající se bezpečnosti silničního provozu, který obsahuje řadu iniciativ posilujících právní předpisy v oblasti dopravy a jejich prosazování. Balíček, o němž v současné době diskutují spolunormotvůrci, zahrnuje tři právní akty:

- revidovanou [směrnici](#) o řidičských průkazech, která bude zahrnovat zkušební dobu pro nové řidiče v délce nejméně dvou let a pravidlo nulové tolerance řízení pod vlivem alkoholu,
- novou [směrnici](#), která umožní celounijní zákaz řízení v případě závažných dopravních deliktů,
- revidovanou [směrnici](#) o přeshraničním vymáhání právních předpisů s cílem lépe prosazovat právo u deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu spáchaných v zahraničí.

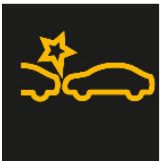
²⁰ Evropská rada pro bezpečnost dopravy, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

Na vozidla se vztahuje standardizovaný rámec na úrovni EU, ale jeho dopad omezuje stárnoucí vozový park

57 Hlavním právním aktem, který stanoví minimální bezpečnostní požadavky pro nová vozidla v EU, je [nařízení o obecné bezpečnosti](#), které bylo naposledy revidováno v roce 2019. Vzhledem k tomu, že se jedná o nařízení EU, je přímo vymahatelné ve všech členských státech, aniž by byly zapotřebí vnitrostátní prováděcí právní předpisy. Výsledkem tohoto přístupu je vysoká míra harmonizace.

58 Nařízení o obecné bezpečnosti klasifikuje požadavky podle typu vozidla a stanoví pro požadavky různé lhůty v závislosti na tom, zda se jedná o nový model, nebo o nově vyrobené vozidlo stávajícího modelu (příklady požadavků, které se vztahují na nová vozidla, viz [obrázek 9](#)). Ustanovení nařízení o obecné bezpečnosti navíc umožňují Komisi přijímat sekundární právní předpisy a měnit seznam požadavků tak, aby odrážel technický vývoj i vývoj právních předpisů.

Obrázek 9 – Příklady budoucích povinných požadavků nařízení o obecné bezpečnosti pro nová vozidla

Symbol na palubní desce	Typ prvku	Povinné datum pro nová vozidla
	Pomoc při udržování vozidla v jízdním pruhu	7.7.2024
	Autonomní nouzové brzdění vozidel	7.7.2024
	Autonomní nouzové brzdění pro chodce a cyklisty	7.1.2026

Zdroj: EÚD.

59 Komise tyto požadavky určila na základě jejich očekávané účinnosti z hlediska snižování počtu úmrtí a vážných zranění. V jedné studii Komise²¹ je uveden odhad, že pokud by byla navrhovaná bezpečnostní opatření stanovena do září 2025 jako povinná v celé rozsahu, bylo by možné u všech kategoriích vozidel předejít v letech 2022 až 2037 téměř 25 000 úmrtím. Přijaté nařízení o obecné bezpečnosti z větší části požadavky zohlednilo a předpokládá se, že bude přijato v letech 2022 až 2026.

60 Požadavky stanovené v nařízení o obecné bezpečnosti představují minimální bezpečnostní normy, které musí splňovat všechna nová vozidla prodávaná v EU. To je obzvláště důležité pro levnější modely, neboť technicky pokročilejší vozidla normy GSR obvykle překračují, jak naznačují výsledky bezpečnostních zkoušek prováděných Euro NCAP²².

61 I když pro většinu nových vozidel platí požadavky nařízení o obecné bezpečnosti, některá vozidla mohou být rovněž schválena v rámci [postupu schvalování jednotlivého vozidla](#), při němž je bezpečnostních požadavků méně. Zúčastněné strany v nedávné době vyjádřily obavy²³ ohledně rostoucího trendu v oblasti dovozu terénních pick-upů, které jsou pro zranitelné účastníky silničního provozu obzvláště nebezpečné a u nichž se tohoto ustanovení využívá.

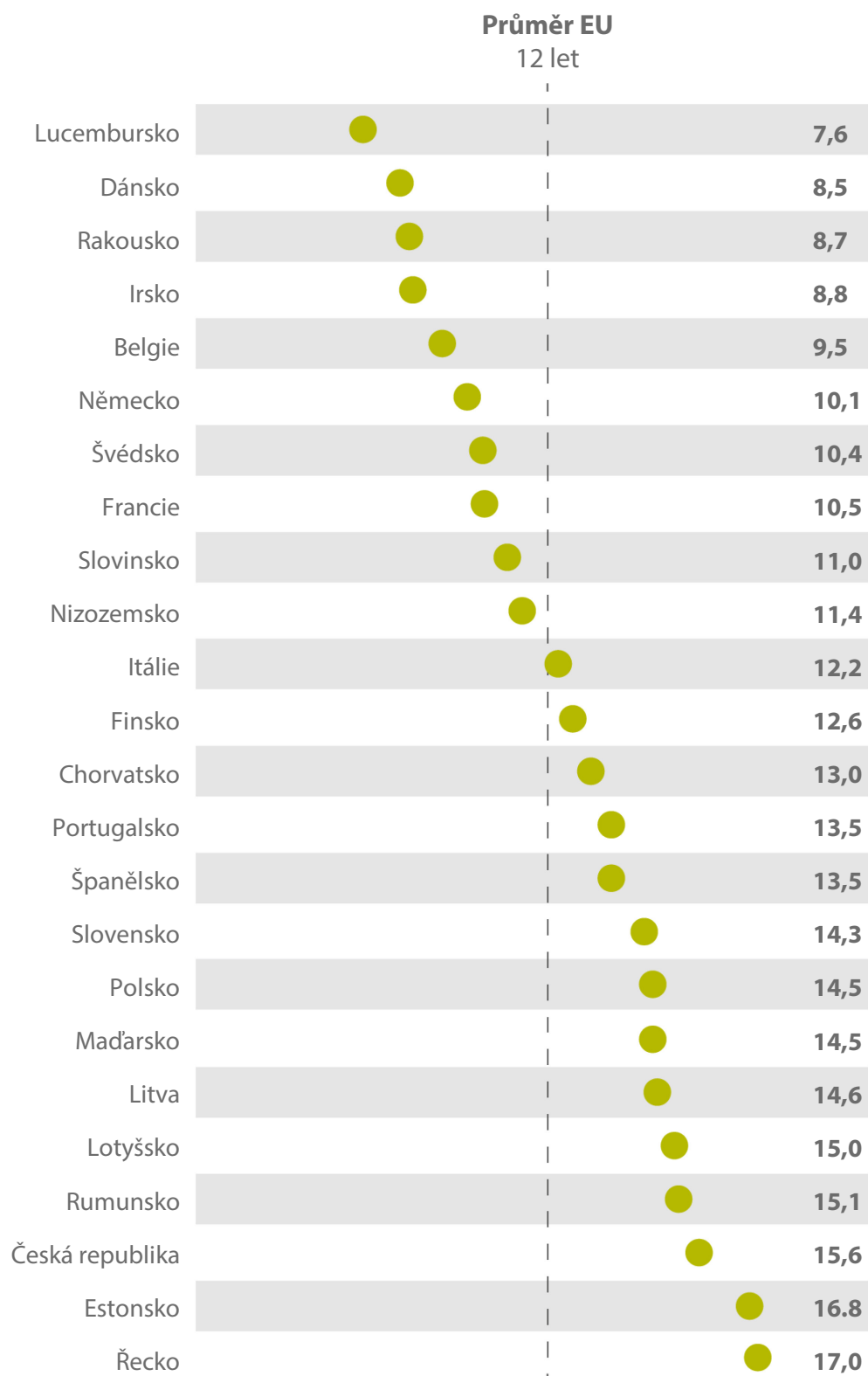
62 Požadavky nařízení o obecné bezpečnosti se dále vztahují pouze na nové automobily. Vozové parky členských států stárnou, průměrný věk vozidla v EU je 12 let (viz [obrázek 10](#)). Ve srovnání s rokem 2010 jde o nárůst průměrného věku automobilů o více než 40 %²⁴. Nějakou dobu tedy potrvá, než se dopady nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nových bezpečnostních prvků vozidel projeví v praxi. I když Komise v roce 2018 zamýšlela vyzvat členské státy, aby podpořily obnovu vozového parku s důrazem na výkonnost v oblasti bezpečnosti silničního provozu, ani jeden z navštívených členských států takový režim podpory nezavedl. Fungují však režimy podpory zavedené pro jiné účely (např. lepší environmentální výkonnost vozidel), což může nepřímo přispívat k větší bezpečnosti silničního provozu obnovou vozového parku.

²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

²² Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, Mezinárodní federace chodců, Polis, Transport & Environment, *dopis adresovaný komisaři pro vnitřní trh Thierryu Bretonovi*, 2023.

²⁴ SWD(2012) 206

Obrázek 10 – Průměrné stáří vozového parku členských států v letech

Pozn.: pro Bulharsko, Kypr a Maltu nejsou k dispozici žádné údaje.

Zdroj: EÚD na základě údajů [Evropského sdružení výrobců automobilů \(ACEA\)](#) za rok 2021.

63 Dále je nezbytné, aby vozidla i v letech po prvotní registraci nadále dodržovala minimální bezpečnostní normy. Je to důležité zejména s ohledem na stárnutí vozového parku v Evropě. Členské státy jsou proto povinny zajistit, aby vozidla registrovaná na jejich území byla pravidelně kontrolována.

64 Minimální četnost technických prohlídek v závislosti na typu vozidla a jeho použití (např. čtyři roky po první registraci a poté každé dva roky u vozidel, která nejsou vozidly taxislužby nebo sanitními vozidly) stanoví [směrnice](#) EU. Členské státy pak mohou v rámci těchto limitů rozhodovat o svém vlastním preferovaném harmonogramu kontrol. Ačkoli se některé členské státy rozhodly pro minimální četnost technických prohlídek, jiné zavedly dodatečné kontroly. [Intervaly](#), ve kterých se posuzuje bezpečnost vozidla, se proto v jednotlivých členských státech značně liší. Například v Chorvatsku se kontroly musí provádět každý rok počínaje prvním rokem, zatímco Itálie požaduje prohlídku každé dva roky počínaje čtvrtým rokem.

Přístupy členských států ke zlepšování bezpečnosti infrastruktury se liší propracovaností a požadavky EU se nevztahují na infrastrukturu s největším počtem úmrtí

65 V zájmu snížení počtu úmrtí a vážných zranění mohou členské státy rovněž zasahovat do koncepce a údržby svých silničních sítí. Investice by se měly zaměřovat na silniční úseky s nejčastějším výskytem nehod a nejvyšším potenciálem pro snížení počtu nehod²⁵ (tzv. kritické lokality). Členské státy však v souvislosti s kritickými lokalitami používají různé definice a postupy (viz [rámeček 2](#)).

²⁵ 16. bod odůvodnění [směrnice \(EU\) 2019/1936](#).

Rámeček 2

Různé přístupy k řešení kritických lokalit v členských státech

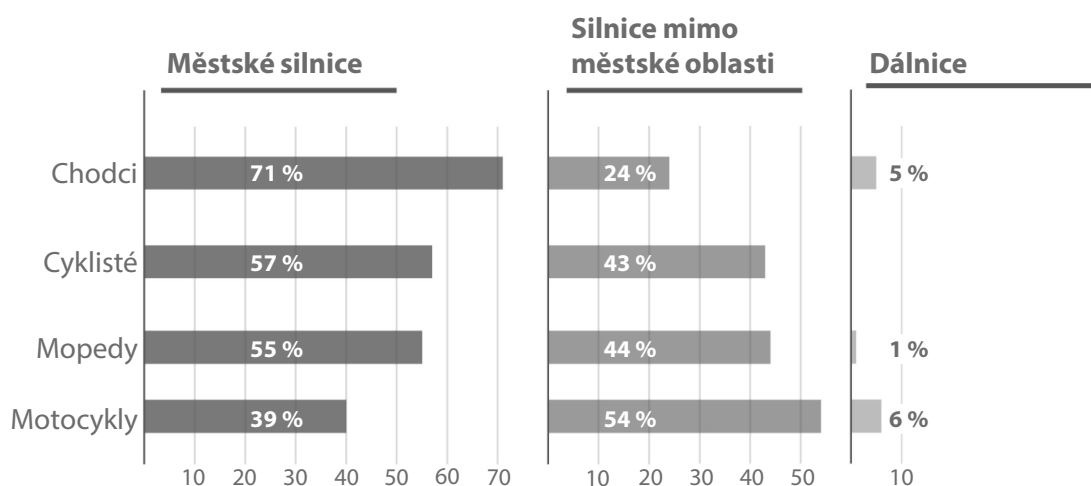
- Kromě standardních policejních postupů vyžadují litevské právní předpisy důkladné šetření, aby bylo možné pochopit příčinu každé smrtelné nehody. Úseky silniční sítě se čtyřmi nebo více dopravními nehodami za poslední čtyři roky jsou prohlášeny za kritické lokality jako takové označeny na veřejně přístupné mapě s doporučeními pro řidiče. Dále se provádí analýza všech kritických lokalit s cílem určit opatření potřebná ke zlepšení výkonnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Správce pozemní komunikace má poté na provedení těchto opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu jeden rok. Cílem litevské strategie bezpečnosti silničního provozu je odstranit do roku 2030 všechny kritické lokality.
- Španělsko používá k určení silničních úseků s relativně vyšším rizikem nehod dvě kritéria. První z nich je nebezpečnost úseku (z hlediska počtu minulých nehod, délky úseku silnice a průměrného objemu dopravy v různých časech). Druhým kritériem je absolutní počet nehod. Oba parametry se posuzují na základě různých prahových hodnot, které jsou definovány podle kategorie komunikace a objemu provozu.
- Slovensko považuje za kritické lokality jednokilometrové úseky s pěti nebo více registrovanými silničními nehodami v předchozím roce.
- V roce 2008 Rumunsko definovalo kritických lokalit jako úsek silniční sítě s nadprůměrným počtem nehod. Tato definice byla v roce 2018 zrušena a v době auditu zatím nebyla vypracována žádná alternativní definice. Rumunsko od té doby zahájilo projekt financovaný z Nástroje pro oživení a odolnost, který se zabývá problematikou kritických lokalit a k jejich identifikaci používá jednorázovou definici.

66 V roce 2008 zavedla [směrnice](#) EU o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (RISM) společný soubor postupů, které musí členské státy uplatňovat, aby zlepšily bezpečnost svých silničních sítí. Po poslední [revizi](#) z roku 2019 nyní směrnice RISM stanoví členským státům povinnost provádět předběžná posouzení a audity koncepce své infrastruktury a následné kontroly veškerých prvků nebo závad, které vyžadovaly údržbu. Podle směrnice RISM jsou tyto postupy povinné u projektů na silnicích, které jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), vnitrostátních dálnicích, hlavních silnicích určených členským státem a na silniční infrastruktuře, která je příjemcem spolufinancování ze strany EU.

67 Požadavky směrnice RISM se však nevztahují na i) městské oblasti a cyklostezky, ani na ii) vedlejší silnice, které neobdržely finanční prostředky EU. To omezuje dopad směrnice, neboť tyto dva typy silniční infrastruktury byly v roce 2020 spojeny s 93 % úmrtí, a jsou tedy pro dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu klíčové.

68 **Městské oblasti** se ve skutečnosti podílely na celkovém počtu úmrtí 40 % a připadal na ně největší podíl úmrtí u všech kategorií zranitelných účastníků silničního provozu s výjimkou motocyklistů (u nichž jsou nejčastější nehody na silnicích mimo městské oblasti, viz [obrázek 11](#)).

Obrázek 11 – Úmrtí zranitelných účastníků silničního provozu v roce 2020 podle typu silnic v EU



Pozn.: součet údajů není 100 % z důvodu zaokrouhlení.

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

69 Od roku 2013 Komise vybízí města, aby vypracovala plány udržitelné městské mobility, které by se měly zabývat i aspektem bezpečnosti silničního provozu. Města však zatím nejsou povinna do svých plánů udržitelné městské mobility začleňovat problematiku bezpečnosti silničního provozu, a ani vypracování takových plánů není povinné.

70 Spolunormotvůrci v současné době projednávají [návrh](#) Komise na přezkum nařízení o TEN-T z roku 2021, který stanoví členským státům novou povinnost, a to zajistit přijetí plánů udržitelné městské mobility pro většinu velkých měst EU do roku 2025 a shromažďovat a Komisi předkládat údaje o nehodách a vážných zraněních na úrovni měst. Plány udržitelné městské mobility budou muset zahrnovat opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné uživatele, jakož i záměry, cíle a ukazatele týkající se nehod a zranění.

71 V roce 2020 došlo v absolutních číslech k nejvíce úmrtím na **silnicích mimo městské oblasti** (9 931 úmrtí, tj. 53 %). Ačkoli se na ně může vztahovat směrnice RISM, pokud je členské státy klasifikují jako hlavní silnice nebo pokud na ně byly čerpány finanční prostředky EU, Komise neměla o rozsahu silničních sítí členských států, na něž se směrnice o RISM vztahuje, přehled. I když směrnice RISM ukládá členským státům povinnost do roku 2021 oznámit Komisi, které úseky sítě byly určeny jako „hlavní“, ve skutečnosti tak učinila méně než polovina členských států.

72 Směrnice RISM navíc nestanoví minimální bezpečnostní požadavky pro každý typ infrastruktury. Zatímco projektování dálnic je v celé EU z velké části standardizováno, normy pro ostatní silnice a městské oblasti se značně liší. Komise zahájila iniciativu, jejímž cílem je poskytnout odborné pokyny ke konstrukčním normám pro silniční infrastrukturu z hlediska bezpečnosti.

73 Členské státy jsou dále povinny provést posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku v těch oblastech, na něž se směrnice vztahuje. První posouzení tohoto druhu musí být dokončena do konce roku 2024 a poté opakována minimálně jednou za pět let. Pro účely stanovení intervenčních priorit by pak členské státy měly klasifikovat úseky sítě pozemních komunikací podle úrovně jejich bezpečnosti. Komise poté zveřejní online mapu zvýrazňující jednotlivé kategorie.

74 V souladu s touto směrnicí a v návaznosti na řadu pilotních studií předložila Komise v roce 2023 [metodiku](#), kterou se členské státy mohou rozhodnout použít k posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku. Metodika má dvě části: první je reaktivní (vychází ze statistických údajů o nehodách v minulosti) a druhá je proaktivní (vychází z konstrukce silničního úseku).

75 Metodika Komise však vychází z použití různých národních prahových hodnot. Jejím cílem je vytvořit nástroj koncipovaný pro účely srovnávací analýzy na národní úrovni, aby se členské státy mohly soustředit primárně na nejnebezpečnější silniční úseky. V průběhu auditu jsme nicméně zjistili, že tři ze čtyř navštívených členských států se od standardní metodiky Komise odchýlí.

Nové výzvy budou vyžadovat další integraci opatření Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu

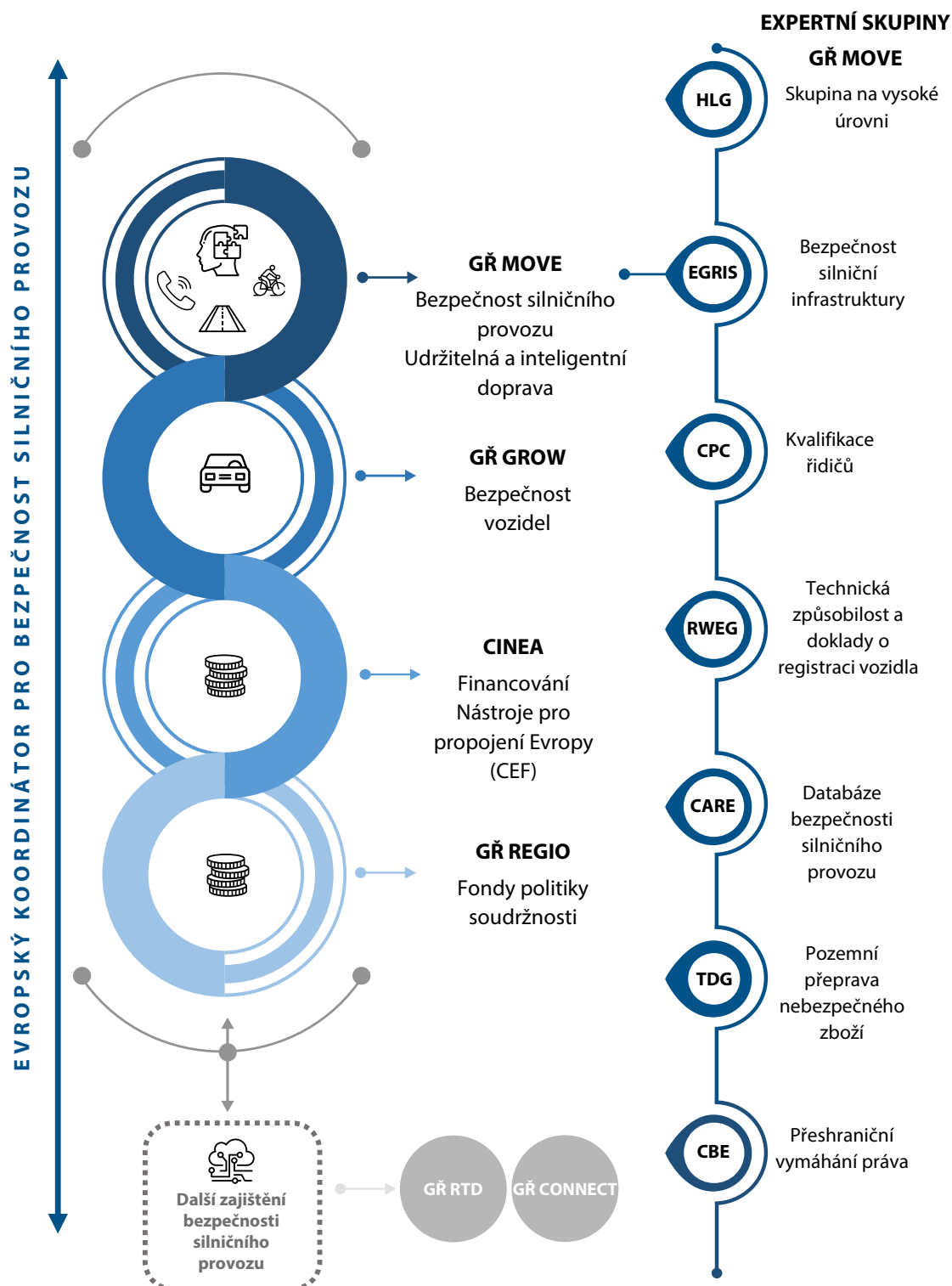
76 Aby mohl přístup bezpečného systém účinně fungovat, měla by být opatření v rámci jeho různých složek úzce propojena²⁶. Například pokročilé bezpečnostní prvky vozidel vyžadují odpovídající dopravní značky a značení, aby mohly řádně fungovat, jakož i jasná dopravní pravidla pro interakci se zranitelnými účastníky.

77 Zatímco za většinu činností Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu odpovídá GŘ MOVE, odpovědnost za opatření v rámci přístupu bezpečného systému sdílí několik generálních ředitelství. Při prosazování politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu Komisi podporují i další odborné skupiny a subjekty (viz [obrázek 12](#)). Jsou jí nápomocny například tyto subjekty:

- skupina na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu složená ze zástupců členských států, kde se projednávají témata týkající se bezpečnosti silničního provozu na úrovni EU a na národní úrovni. V roce 2018 rozšířila Komise mandát skupiny na vysoké úrovni tak, aby zahrnoval strategické poradenství a výměnu informací mezi zúčastněnými stranami;
- Evropský koordinátor pro bezpečnost silničního provozu, což je vysoký úředník Komise, jehož úkolem je spolupracovat s členskými státy a sdílet osvědčené postupy.

²⁶ ITF-OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Obrázek 12 – Orgány Komise činné v oblasti bezpečnosti silničního provozu



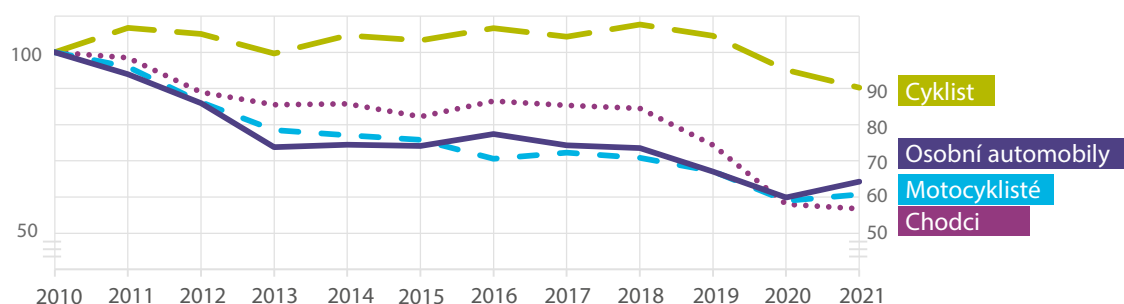
Zdroj: EÚD.

78 V roce 2021 vyzval Evropský parlament Komisi, aby zvážila zřízení centralizované agentury odpovědné za bezpečnost silničního provozu jako obdobu již fungujících agentur pro železniční, námořní a leteckou dopravu. V roce 2023 iniciovala Komise studii proveditelnosti, jejímž cílem bylo analyzovat možné scénáře; očekává se, že bude zveřejněna na začátku roku 2024. Několik zúčastněných stran, s nimiž jsme vedli rozhovory, rovněž vyjádřilo názor, že činnosti Komise v souvislosti s jednotlivými pilíři přístupu bezpečného systému nebyly koordinovány a že bezpečnost silničního provozu dosud nebyla začleněna do politik Komise.

79 Budoucí výzvy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jako jsou nové formy mobility v městských oblastech a přítomnost autonomních vozidel, budou pravděpodobně vyžadovat další integraci a koordinaci různých opatření Komise. V roce 2020 připadala na městské oblasti téměř polovina úmrtí (viz bod 68) a v případech zranitelných účastníků to byla více než polovina. Bezpečnost silničního provozu v městských oblastech však v současné době není v gesci oddělení pro bezpečnost silničního provozu GŘ MOVE, ale samostatného oddělení odpovědného za mobilitu v městských oblastech, které se nezaměřuje pouze na bezpečnost silničního provozu. Otázky bezpečnosti silničního provozu týkající se autonomních vozidel zároveň spadají do gesce několika generálních ředitelství Komise.

80 EU vyzývá k většímu zaměření na **aktivní mobilitu**, jako je chůze nebo jízda na kole, zejména v **městských oblastech**. Zatímco počet úmrtí chodců se v letech 2010 až 2021 obdobně jako v případě automobilů snížil, u cyklistů byl tento pokles výrazně nižší (viz **obrázek 13**). V některých členských státech došlo dokonce mezi lety 2010 a 2021 ke zvýšení počtu cyklistů usmrčených v městských oblastech. Například v Rakousku se počet úmrtí cyklistů v městských oblastech v daném období zvýšil o 68 %.

Obrázek 13 – Úmrtí v městských oblastech podle typu účastníků silničního provozu (2010 až 2021)



Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

81 K problémům v oblasti bezpečnosti silničního provozu v městských oblastech přispívají i zařízení pro osobní mobilitu, jako jsou elektrické koloběžky. Komise v této oblasti dosud nevydala pokyny a regulační přístupy členských států se liší (viz [příloha VII](#)).

82 **Automatizovaná a autonomní vozidla** mohou pozitivně přispívat k bezpečnosti silničního provozu; z výzkumů vyplývá, že zavedením automatizovaných systémů řízení by se dalo zabránit až 22 % úmrtím a vážných zranění při nehodách²⁷. Přestože Komise vypracovala svou první [strategii](#) pro tuto oblast v roce 2018, pravidla členských států pro řízení autonomních vozidel na veřejných komunikacích se stále výrazně liší. Německo například od roku 2022 povolilo plně automatizované řízení bez přítomnosti řidiče, zatímco jiné členské státy dosud žádný regulační rámec nevypracovaly.

Dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu nebylo při výběru projektů ani jejich monitorování klíčovým kritériem

83 Finanční prostředky EU by měly být přidělovány na ty projekty, které nejvíce přispívají k prioritám a cílům EU. Evropský parlament rovněž vyzval členské státy a Komisi, aby upřednostňovaly investice, které přinášejí největší přínosy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, a zaměřily se na úseky s nejvyšším počtem nehod²⁸.

84 U projektů v našem vzorku jsme zkoumali, zda byla bezpečnost silničního provozu účinně uplatněna jako kritérium výběru, a také požadavky, aby bylo u projektů možno odhadovat přínos k bezpečnosti silničního provozu a monitorovat výsledky.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

²⁸ Doporučení týkající se dalších kroků při dosahování „vize nulových obětí na cestách“, Evropský parlament, 2021.

Bezpečnost silničního provozu nebyla při výběru infrastrukturních projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu klíčovým kritériem

85 V období 2014–2020 podporovaly EFRR/FS a Nástroj pro propojení Evropy bezpečnost silničního provozu zejména financováním infrastrukturních projektů, jako jsou nové nebo modernizované pozemní komunikace, cyklostezky a bezpečné a chráněné parkovací plochy. Žadatelé o projekty podali své žádosti o spolufinancování EU na základě zveřejněných výzev k předkládání návrhů vypracovaných řídicími orgány (pro projekty v rámci sdíleného řízení) nebo agenturou CINEA (pro Nástroj pro propojení Evropy). Tyto výzvy musely být v souladu s prioritami a požadavky, které byly stanoveny dříve, a to buď v příslušných operačních programech soudržnosti, nebo v pracovních programech Nástroje pro propojení Evropy.

86 Analyzovali jsme operační programy a související výzvy, v jejichž rámci byly naše kontrolované projekty spolufinancovány. I když ne všechny projekty byly financovány v rámci konkrétní priority týkající se bezpečnosti silničního provozu, všechny bezpečnost silničního provozu uváděly jako jeden ze svých cílů. Z devíti projektů spolufinancovaných z EFRR nebo FS byly pouze dva financovány v rámci priority specifické pro bezpečnost silničního provozu; ostatní projekty byly vybrány v rámci priorit zaměřených na lepší přístupnost (čtyři projekty), ekologičtější dopravu (dva projekty) a lepší digitální služby pro občany (jeden projekt). Ze tří projektů Nástroje pro propojení Evropy obdržely podporu v rámci priority specifické pro bezpečnost silničního provozu (bezpečná a chráněná infrastruktura) pouze dva; jeden projekt se zaměřoval na dokončení sítě TEN-T. Podobně hlavním cílem stavebních prací na dálnicích financovaných z FS i Nástroje pro propojení Evropy bylo odstranit úzká místa v síti TEN-T.

87 U většiny projektů se výběrová kritéria používaná Komisí a řídicími orgány nezaměřovala na úseky silniční sítě s nejvyšším počtem nehod nebo úmrtí, i když zlepšení bezpečnosti silničního provozu bylo jedním z očekávaných přínosů. Pouze u dvou projektů EFRR (ve Španělsku) byla k žádostem přiložena podrobná analýza počtu nehod v předchozích letech a u jednoho z těchto dvou projektů byla rovněž provedena analýza nebezpečnosti tohoto úseku. Tyto informace nebyly k dispozici pro všechny projekty, neboť se v žádostech nevyžadovaly. Řídicí orgány a Komise mohly upřednostnit spolufinancování projektů s nejvyšším potenciálním dopadem, pokud jde o snížení počtu úmrtí, pokud by se tento prvek musel při výběru projektů zohledňovat.

88 Dále nebyla stanovena žádná konkrétní kritéria koncepce bezpečnosti silničního provozu. Každý předkladatel projektu měl možnost zvolit si upřednostňovaný projekt silnice v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a normami a případně požadavky [směrnice o bezpečnosti tunelů](#). Proto vzhledem ke značným rozdílům v normách silničního provozu (viz bod [72](#)) a k tomu, že se ve fázi výběru neuplatňují zvláštní kritéria bezpečnosti silničního provozu, nebylo dosažení určité úrovně bezpečnosti těchto silnic a cyklostezek začleněno do postupu výběru projektů.

89 U projektů spolufinancovaných z EFRR a FS nesou odpovědnost za stanovení priorit financování pro každý operační program a výzvu řídicí orgány. Komise má však možnost vyjádřit se k dohodám o partnerství a operačním programům ve fázi jejich přípravy, před jejich schválením i ve fázi provádění programu. Zjistili jsme, že Komise vznesla připomínky k bezpečnosti silničního provozu u těch dohod o partnerství a operačních programů, jež se týkaly projektů, které jsme kontrolovali. Požadovala například, aby se projekty zaměřené na bezpečnost silničního provozu v jednom španělském regionu prováděly v rámci jednoho programu bezpečnosti silničního provozu, aby nedocházelo k tříštění zdrojů. Konečné znění španělského regionálního operačního programu tento návrh zohlednilo.

90 V roce 2021 Nástroj pro propojení Evropy poprvé otevřel dvě specializovaná témata v oblasti bezpečnosti silničního provozu, v jejichž rámci mohly být financovány studie a práce. To se však týkalo pouze členských států způsobilých pro podporu z FS. Příklady opatření, která by mohla být v rámci těchto témat financována, zahrnují modernizaci úseků silnic s větším počtem nehod anebo jiná opatření uvedená v příslušných posouzeních bezpečnosti silničního provozu v síti pozemních komunikací jako celku (viz bod [73](#)). V souvislosti s těmito tématy bylo spolufinancováno celkem 15 projektů s celkovou podporou EU ve výši 142,5 milionu EUR.

91 V neposlední řadě může mít z hlediska bezpečnosti významný dopad kvalita realizace a údržby infrastruktury spolufinancované EU (viz [rámeček 3](#)). Finanční prostředky EU však podporují pouze výstavbu nebo modernizaci silniční infrastruktury a předkladatelé projektů nejsou povinni provádět údržbu silnic, aby byla zajištěna určitá úroveň bezpečnosti silničního provozu. Zjistili jsme, že v období 2014–2020 Komise upozornila, že je třeba, aby se Španělsko výslovně zavázalo používat k údržbě spolufinancované silniční infrastruktury prostředky z národních zdrojů.

Rámeček 3

Příklad dopadu špatné údržby projektu na bezpečnost silničního provozu

Jeden projekt spolufinancovaný z EFRR ve Španělsku spočíval v modernizaci místní silnice a vybudování cyklostezky. Vzhledem k tomu, že silnice podél cyklistické stezky protíná jiné komunikace, zahrnoval projekt umístění nezbytných značek označujících přednost v jízdě a dopravního značení přechodů pro cyklisty a chodce ve vhodné vzdálenosti od hlavní silnice. Během naší návštěvy jsme konstatovali, že původní dopravní značení téměř zmizelo z důvodu nedostatečné údržby. Většina cyklistů a chodců tak silnici přejížděla a přecházela na jiném místě, kde bylo pro řidiče obtížnější si jich všimnout. Původní cíle projektu v oblasti bezpečnosti silničního provozu tím byly oslabeny.



Pozn.: modré čáry doplněné na fotografii ukazují původní umístění označení přejezdu pro cyklisty.

Zdroj: EÚD.

Projekty s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu spolufinancované EU nemusely uvádět odhad svého potenciálního přínosu k bezpečnosti silničního provozu ani v nich nemusely být stanoveny související ukazatele výsledků

92 Předkladatelé projektů by měli při koncipování svých projektů využívat předběžné posouzení potenciálních výsledků a následně výsledky projektů monitorovat, aby mohli určit, zda bylo dosaženo zamýšlených dopadů. Bylo by tak zajištěno, že spolufinancování EU bude účinně přispívat k cílům EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Analyzovali jsme projektové žádosti o financování, včetně podkladů (např. analýz nákladů a přínosů), abychom mohli posoudit míru plánování a monitorování výsledků v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

93 Zjistili jsme, že ze 13 projektů, které jsme prověřovali, pouze šest žádostí obsahovalo buď úplnou analýzu nákladů a přínosů, nebo odhad potenciálních hospodářských přínosů projektu, včetně těch, které se týkají bezpečnosti silničního provozu. Důvodem byla skutečnost, že v období 2014–2020 musely v žádostech uvádět analýzu nákladů a přínosů pouze projekty podporované z Nástroje pro propojení Evropy a projekty s celkovými způsobilými náklady přesahujícími 75 milionů EUR podpořené z EFRR nebo FS.

94 Ačkoli žádosti uváděly bezpečnost silničního provozu jako cíl projektu, u tří z těchto šesti projektů se očekávané přínosy v oblasti bezpečnosti silničního provozu podílely na celkovém potenciálním přínosu pouze v malé míře. Příklad je uveden v [rámečku 4](#).

Rámeček 4

Bezpečná a chráněná parkovací plocha s omezeným dopadem na bezpečnost silničního provozu

Během našeho auditu jsme navštívili jeden projekt bezpečného a chráněného parkování spolufinancovaný z Nástroje pro propojení Evropy. Využití souvisejících služeb a odpočívadel, které by měly řidičům nákladních automobilů nabídnout lepší bezpečnost a ochranu než jiné parkovací plochy nacházející se v blízkosti dálnic nebo logistických center a pomoci omezit nebezpečné parkovací zvyklosti, je zpoplatněno.



Zdroj: EÚD.

Projektová žádost uváděla přínosy pro bezpečnost silničního provozu v důsledku očekávaného poklesu počtu nehod. Očekávalo se však, že tyto přínosy budou představovat méně než 1 % celkových přínosů projektu. Hlavním přínosem uvedeným v žádosti byla úspora času a nákladů při hledání vhodného parkovacího místa. Skutečný přínos projektu k bezpečnosti silničního provozu je dále oslaben nízkou mírou využívání parkovací plochy.

95 Výběrové postupy 13 projektů, které jsme prověřovali, nevyžadovaly, aby byly v žádosti či analýze nákladů a přínosů uvedeny potenciální efekty, pokud jde o úmrtí nebo vážná zranění, k nimž díky projektu nedošlo. V rámci jednoho projektu byl však předložen odhad možného počtu životů, které by mohly být zachráněny. Čtyři další projekty neposkytly přímo číselné údaje k úmrtím a vážným zraněním, ale zahrnuly je do celkové hodnoty sociálních přínosů projektu. Jeden další projekt obsahoval odhad snížení počtu úmrtí, ale neuváděl podrobnosti o samostatném dopadu na úmrtí nebo na vážná či lehká zranění.

96 Odhady hospodářských přínosů projektu ovlivňuje skutečnost, že hodnota prisuzovaná lidskému životu se v jednotlivých členských státech liší (a to až čtyřnásobně), a rozdílné předpoklady použité při výpočtech. Zjistili jsme například, že pro jeden slovenský projekt byly v průběhu dvou let vypracovány dvě analýzy nákladů a přínosů. Koncepce projektu, a tedy i její potenciál snížit počet úmrtí a vážných zranění, se nezměnila. Metodické předpoklady uvedených analýz se nicméně lišily, protože metodiky pro analýzu nákladů a přínosů používané u žádostí v rámci Nástroje pro propojení Evropy a FS se v průběhu času měnily. Podle nového výpočtu se počet nehod, ke kterým by díky projektu nedošlo, zvýšil o 10 % a ekonomický přínos každé nehody, k níž nedošlo, se zvýšil o 1,5krát.

97 Kvůli nedostatečné harmonizaci odhadů v projektových žádostech by pro hodnotitele a výběrové komise bylo velmi obtížné projektová řešení navrhovaná pro financování na úrovni EU srovnávat na základě toho, jak jsou z hlediska záchrany životů nákladově efektivní. Cíle EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu byly navíc stanoveny spíše z hlediska počtu úmrtí a vážných zranění, jimž bylo zabráněno, než v peněžním vyjádření (viz [příloha II](#)).

98 Pokud jde o projekty spolufinancované z Nástroje pro propojení Evropy, agentura CINEA efekty projektu poté, co byl realizován a související grantová dohoda byla uzavřena, nemonitorovala, protože to nebyla její povinnost. U kontrolovaných projektů podporovaných z fondů politiky soudržnosti jsme zjistili pouze jeden případ ukazatele na úrovni projektu, kterým se sledovaly efekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu (tj. pokles počtu obětí smrtelných nehod). V [rámečku 5](#) jsou pro srovnání uvedeny příklady jiných typů ukazatelů definovaných pro námi kontrolované projekty, které se nezaměřovaly na efekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Rámeček 5

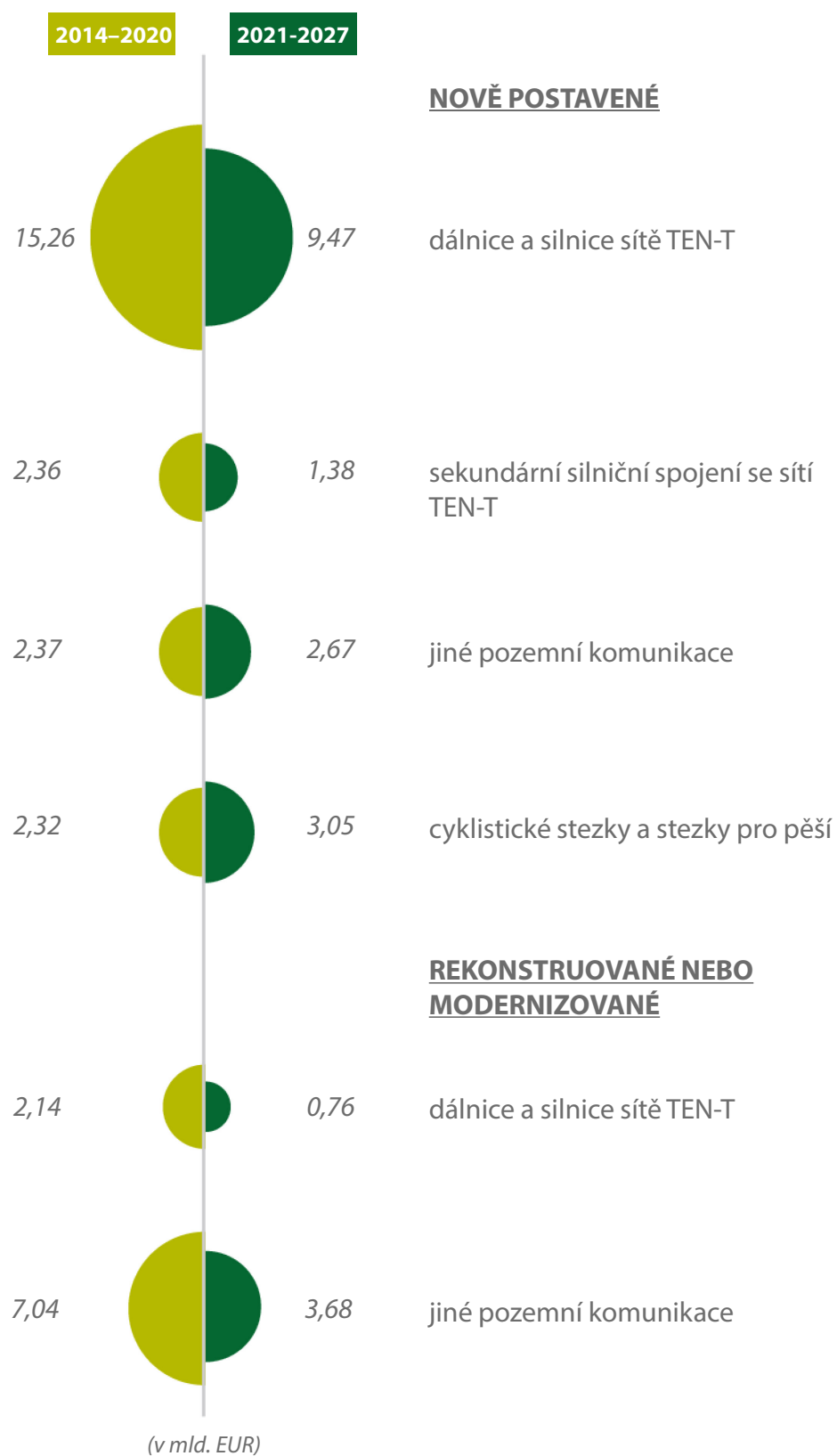
Příklady projektových ukazatelů, které se nezaměřují na efekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu

- Cílem jednoho projektu v Litvě bylo modernizovat stávající silniční úsek a stanovit jasné cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V související žádosti však potenciální dopad projektu na bezpečnost silničního provozu nebyl vyčíslen. Jediným ukazatelem stanoveným pro monitorování bylo úplné provedení plánovaných bezpečnostních opatření (např. délka svodidel v kilometrech). Předkladatel projektu byl navíc povinen podat zprávu o zkrácení průměrné doby cesty po dané komunikaci, což není ukazatel bezpečnosti silničního provozu.
- Tři projekty výstavby cyklostezek měly výrazně odlišné koncepce (např. existence bariéry mezi cyklistickou stezkou a silnicí), což mohlo jejich výkonnost z hlediska bezpečnosti silničního provozu ovlivnit. Pro účely monitorování však byly všechny posouzeny z hlediska počtu kilometrů vybudované infrastruktury, což pomíjelo různé potenciální dopady, které mohly tyto koncepce mít na snížení počtu úmrtí a vážných zranění.

Je možné, že v období 2021–2027 bude na bezpečnost silničního provozu k dispozici méně finančních prostředků z fondů soudržnosti, nová podmíněnost je ale prvním krokem k jejich lepšímu zacílení

99 V období 2021–2027 je objem finančních prostředků politiky soudržnosti vyčleněný na silniční infrastrukturu (včetně cyklostezek) přibližně o 33 % nižší než v předchozím období (viz [obrázek 14](#)). Toto snížení dostupných finančních prostředků může vést k minimálně poměrnému snížení financování budoucích projektů zaměřených konkrétně na bezpečnost silničního provozu, pokud nebudou stanovena přísná pravidla pro stanovování priorit v její prospěch.

Obrázek 14 – Srovnání spolufinancování EU z fondů politiky soudržnosti přidělených na silniční infrastrukturu v období 2014–2020 a 2021–2027



Zdroj: EÚD na základě údajů o soudržnosti.

100 Rovněž jsme konstatovali, že v období 2021–2027 byl jako předpoklad pro získání finančních prostředků v rámci politiky soudržnosti doplněn nový požadavek v podobě základní podmínky. Členské státy jsou povinny v souladu se svými stávajícími strategiemi bezpečnosti silničního provozu začlenit do svých plánů multimodální dopravy posouzení rizik pro bezpečnost silničního provozu. Musí rovněž zmapovat příslušné silnice a úseky a stanovit prioritu příslušných investic²⁹.

101 Komise se však při hodnocení toho, nakolik členské státy tento požadavek splňují, spoléhá na jejich vlastní sebehodnocení. Zjistili jsme, že tato sebehodnocení nejsou homogenní a že ne vždy uvádějí ke všem povinným kritériím konkrétní závěry. Komise nicméně na základě těchto sebehodnocení předložila připomínky k dohodám o partnerství a požádala členské státy, aby svá opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu zpřesnily. Španělsko například požádala, aby omezilo opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu na úseky určené v posouzení bezpečnosti silničního provozu, které bylo předpokladem pro financování. I Rumunský program pro dopravu zahrnuje konkrétní ukazatele výstupů a výsledků pro bezpečnost silničního provozu, jak navrhovala Komise.

102 Tato povinnost členských států je prvním krokem k zajištění maximálně účinného využití spolufinancování EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu za předpokladu, že bude také náležitě zohledňována při výběru projektů.

²⁹ Základní podmínka 3.1.8, příloha IV [nařízení \(EU\) č. 2021/1060](#).

Závěry a doporučení

103 Bezpečnost silničního provozu je sdílenou pravomocí EU a jejích členských států. Za provádění některých opatření, která mají přímý vliv na snížení počtu úmrtí a vážných zranění, jsou však v plném rozsahu odpovědné orgány členských států. Úlohou Komise je koordinovat činnosti na úrovni EU, zejména pokud mají přeshraniční účinek.

104 Celkově jsme dospěli k závěru, že Komise vytvořila komplexní rámec pro bezpečnost silničního provozu (přístup bezpečného systému EU) s ambiciózními cíli pro roky 2030 a 2050. Na základě stávajícího pokroku se domníváme, že bez dalšího úsilí na straně EU a členských států těchto strategických cílů snížit počet úmrtí a vážných zranění mezi lety 2020 a 2030 na polovinu a do roku 2050 přiblížit jejich počet nule, pravděpodobně nebude dosaženo.

105 Dále jsme dospěli k závěru, že monitorování pokroku členských států je pro Komisi stále náročné. Opatření EU navíc nezahrnula všechny rizikové oblasti a nebyla dostatečně integrována. A v neposlední řadě dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu nebylo ve výdajovém období 2014–2020 klíčovým kritériem pro výběr a monitorování projektů spolufinancovaných EU, které mají cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Související riziko přetrvává i v období 2021–2027.

106 Pokud jde o pilíř správy, Komise zatím neposoudila, nakolik činnosti plánované členskými státy přispívají k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zjistili jsme, že zatímco téměř všechny členské státy stanovily cíle pro snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu, úroveň propracovanosti národních strategií ve čtyřech navštívených členských státech se lišila, pokud jde o plánované činnosti, potřeby financování a jiné cíle nad rámec cílů týkajících se úmrtí a vážných zranění (viz body 28–31).

107 Komisi se zatím nepodařilo zajistit dostatečnou srovnatelnost údajů, která by umožnila stanovit na úrovni EU agregované cíle pro ukazatele výkonnosti, kterými se sleduje pokrok opatření členských států v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zjistili jsme také problémy se srovnatelností metod, jakými členské státy shromažďují a vykazují údaje o vážných zraněních Komisi. Oba aspekty, a zejména vykazování, jsou pro Komisi při monitorování toho, nakolik členské státy přispívají k dosažení cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, značnou výzvou (viz body 32–37).

Doporučení 1 – Zlepšit vykazování vážných zranění a stanovit výkonnostní cíle

Komise by měla spolupracovat s členskými státy:

- a) a zajistit shromažďování a vykazování údajů o závažných zraněních s využitím společné definice odvozené od stupnice pro traumata MAIS3+;
- b) na jednotném uplatňování standardní metodiky a na kvantifikaci průběžných a konečných cílových hodnot pro klíčové ukazatele výkonnosti na národní, případně na unijní úrovni, aby bylo možno sledovat pokrok při plnění cílů pro roky 2030 a 2050.

Cílové datum provedení: do roku 2026.

108 U ostatních zkoumaných pilířů přístupu bezpečného systému jsme identifikovali tyto problémy:

- o *pilíř „využívání silnic“* nepokrývá všechny hlavní rizikové oblasti, jako je rychlost. Míra vymáhání práva vůči pachatelům dopravních přestupků se v jednotlivých členských státech rovněž liší a úloha Komise při dohledu nad přístupy členských států k prosazování práva je omezená. Tyto faktory oslabovaly přínos tohoto pilíře k dosažení cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu (viz body 44–56);
- o *pilíř „vozidla“* zahrnoval aspekty bezpečnosti silničního provozu za použití standardizovaného rámce na úrovni EU platného pro nová vozidla. Jeho dopad však byl omezen skutečností, že vozové parky členských států stárnou. Členské státy, které jsme navštívili, nezavedly finanční pobídky na podporu nákupu nových vozidel na základě výkonnosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu; režimy náhrady automobilů za jinými účely, jako je lepší environmentální výkonnost, nicméně mohou k bezpečnosti silničního provozu přispívat nepřímo (viz body 57–64);
- o *pilíř „infrastruktura“* umožnil odlišnosti v přístupu členských států ke zlepšování bezpečnosti národních sítí silniční infrastruktury, např. pokud jde o identifikaci nebezpečných úseků a analýzu příčin nehod, z hlediska stupně jejich rozpracovanosti a použitých kritérií. Právní předpisy EU v této oblasti zavedly společné zásady a postupy, ale jejich působnost se nevztahuje na typ infrastruktury spojené s většinou úmrtí, která je proto pro dosažení cílů EU klíčová: městské oblasti, vedlejší silnice mimo městské oblasti a cyklostezky, kde se bezpečnostní normy značně liší (viz body 65–75).

109 V neposlední řadě jsme zjistili, že nové výzvy v oblasti bezpečnosti silničního provozu (související s novými formami mobility v městských oblastech a autonomními vozidly) budou vyžadovat další integraci a koordinaci opatření Komise v rámci pilířů „využívání silnic“, „vozidla“ a „infrastruktura“. Komise na žádost Evropského parlamentu posuzuje, zda by měla být za účelem podpory nových iniciativ a lepší koordinace zřízena agentura EU, která by odpovídala mimo jiné za bezpečnost silničního provozu (viz body 76–82).

Doporučení 2 – Více se zaměřovat na příčiny nehod a zavést další pokyny pro všechny rizikové oblasti

Komise by měla:

- a) podporovat podrobné vyšetřování příčin nehod ze strany členských států, zejména v souvislosti s kritickými lokalitami, a jejich vykazování podle harmonizované metodiky;
- b) poskytnout členským státům další pokyny, aby mohly účinněji řešit hlavní rizikové faktory (včetně rychlosti a koncepce infrastruktury u silnic s největším počtem úmrtí) se zvláštním zaměřením na zranitelné účastníky silničního provozu.

Cílové datum provedení: do roku 2026.

110 Kromě opatření na politické a legislativní úrovni má přístup bezpečného systému EU i pilíř „silnější finanční podpory“. Zjistili jsme, že před jeho zavedením nebyla v období 2014–2020 bezpečnost silničního provozu klíčovým kritériem při výběru projektů silniční infrastruktury s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu, neboť konkurovala jiným prioritám (jako je větší dostupnost a ekologičtější doprava). U většiny projektů, které jsme prověřovali, se výběrová kritéria nezaměřovala na úseky sítě s nejvyšším počtem nehod nebo úmrtí. Komise ani řídicí orgány navíc nestanovily pro koncepci bezpečnosti silničního provozu žádná kritéria. Proto nebylo vzhledem ke značným rozdílům v silničních normách při výběru projektů dosažení určité úrovně bezpečnosti u venkovských silnic a městských oblastí zohledňováno (viz body 85–91).

111 U projektů v našem vzorku za období 2014–2020 jsme zjistili, že se v souvislosti s nimi nemusely provádět odhady jejich potenciálního přínosu k bezpečnosti silničního provozu. Ačkoli u některých takové odhady provedeny byly, související výpočty byly ovlivněny značnými rozdíly v předpokladech a skutečnostech, že hodnota připisovaná lidskému životu se v jednotlivých členských státech liší (až čtyřnásobně). Kvůli nedostatečné harmonizaci odhadů v projektových žádostech navíc projekty nebylo možné srovnávat z hlediska jejich nákladové efektivnosti při záchraně životů (viz body [92–97](#)).

112 V neposlední řadě jsme zjistili, že ve fázi návrhu byly ukazatele pro monitorování efektů projektu z hlediska bezpečnosti silničního provozu stanoveny pouze u jednoho projektu. Zjistili jsme také, že agentura CINEA efekty po dokončení projektů nekontrolovala. Není proto k dispozici konzistentní posouzení toho, do jaké míry spolufinancované projekty účinně přispívaly k národním cílům a cílům EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu (viz bod [98](#)).

113 V současném období 2021–2027 je v rámci fondů politiky soudržnosti na silniční infrastrukturu celkově vyčleněno méně finančních prostředků EU. Financování budoucích projektů zaměřených na zlepšení bezpečnosti silničního provozu tak může omezeno, pokud nebudou stanovena přísná pravidla umožňující stanovovat priority v její prospěch. Nová základní podmínka zavedená pro toto období zahrnuje požadavky na bezpečnost silničního provozu, jedná se o první krok ke zlepšení způsobu, jakým je spolufinancování EU zacíleno tam, kde by mohlo být z hlediska bezpečnosti silničního provozu nejúčinnější (viz body [99–102](#)).

Doporučení 3 – Zvážit jasnější stanovení priorit a následné posouzení projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu spolufinancovaných EU

Komise by měla:

- a) upřednostňovat výběr projektů s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu předkládaných v rámci Nástroje pro propojení Evropy (přímé řízení), které vysloveně uvádějí kvantitativní údaje o svých očekávaných výsledcích, pokud jde o předcházení úmrtím a vážným zraněním;
- b) doporučit monitorovacím výborům programů konkretizovat relevantní výběrová kritéria, aby u projektů v rámci sdíleného řízení zahrnovala cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu, například na základě výsledků posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku;
- c) u programů a projektů spadajících pod sdílené řízení s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu propagovat koncepcí uvedené pod písmenem a) nejen u řídicích orgánů (zejména při navrhování programů), ale také u monitorovacích výborů programů;
- d) vypracovat ukazatele dopadu, které umožní a posuzovat výkonnost projektů z hlediska bezpečnosti silničního provozu po účely následných hodnocení.

Cílové datum provedení: konec roku 2025.

Tuto zprávu přijal senát II, jemuž předsedá Annemie Turtelboomová, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 7. února 2024.

Za Účetní dvůr

Tony Murphy
předseda

Přílohy

Příloha I – Příklady opatření v rámci každého pilíře přístupu bezpečného systému OSN

Pilíř přístupu bezpečného systému OSN	Příklady opatření
Multimodální doprava a územní plánování	— Provádět opatření na podporu kompaktní urbanistické struktury — Odrazovat od používání soukromých vozidel v městských oblastech s vysokou hustotou obyvatelstva
Bezpečná silniční infrastruktura	— Provádět mapování rizika nehod a proaktivní posuzování bezpečnosti — Specifikovat technickou normu a cíl pro hvězdičkové hodnocení pro všechny koncepce pozemních komunikací ve vztahu ke všem účastníkům
Bezpečnost vozidel	— Požadovat vysoce kvalitní harmonizované bezpečnostní normy pro nová a ojetá motorová vozidla, dětské zadržné systémy a přilby — Zajistit dodržování těchto norem po celou dobu životnosti vozidla
Bezpečné využívání silnic	— Přijmout a prosazovat právní předpisy v oblasti bezpečnosti silničního provozu (včetně stanovení maximálních rychlostních limitů a omezení používání ručních elektronických zařízení za volantem) — Stanovit požadavky na vydávání průkazů způsobilosti řidičům z povolání
Reakce po nehodě	— Vytvořit systém pro aktivaci reakce po nehodě (např. jedno číslo pro tísňová volání) — Budovat kapacity pro reakci v řadách odborníků z jiného než zdravotnického sektoru

Zdroj: EÚD na základě [globálního plánu](#) OSN, 2021.

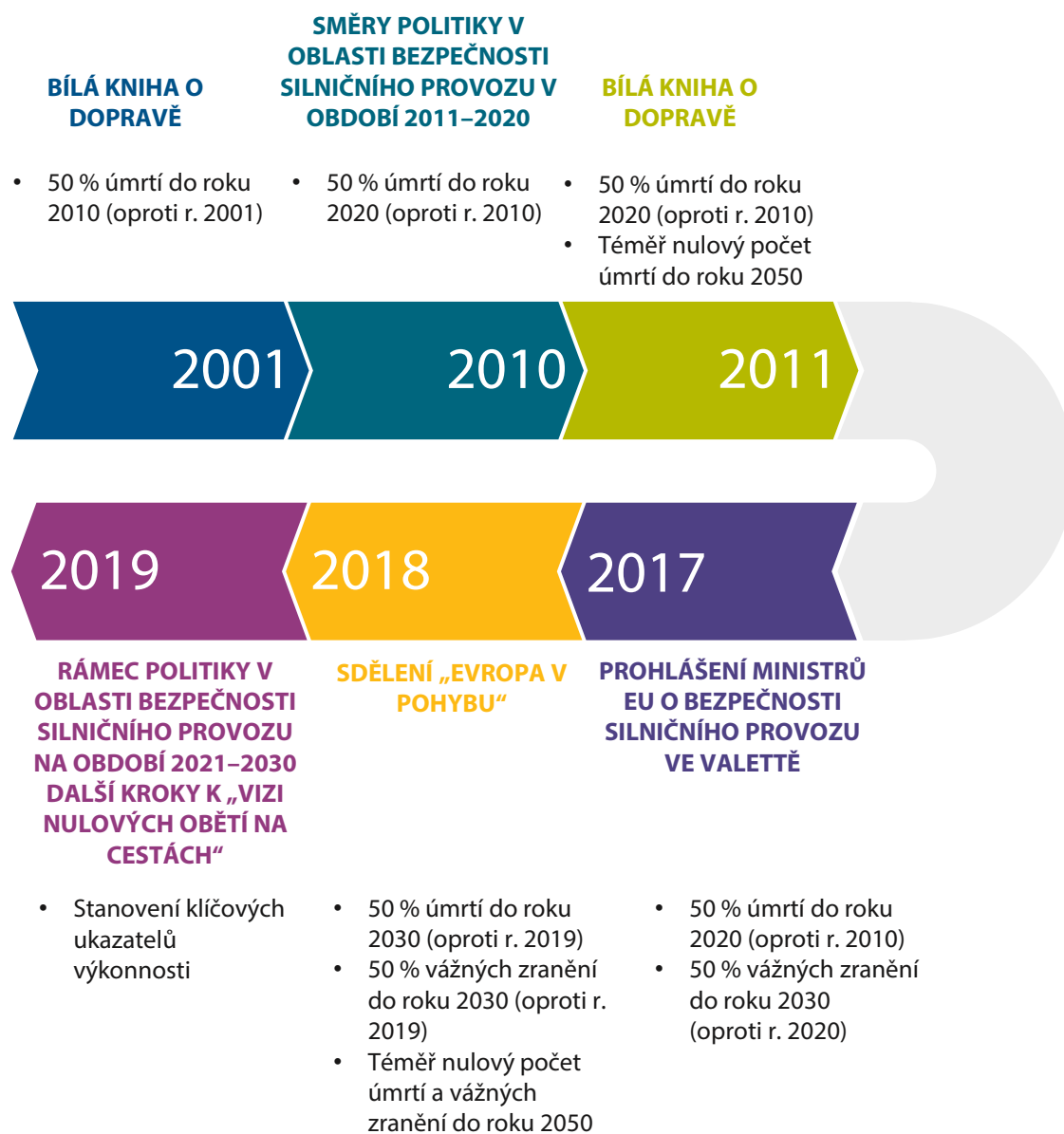
Příloha II — Vytvářející se cíle Komise v oblasti bezpečnosti silničního provozu od roku 2001

Komise poprvé stanovila celounijní cíl v oblasti bezpečnosti silničního provozu v [bílé knize](#) z roku 2001: v letech 2000 až 2010 se měl počet úmrtí na silnicích snížit na polovinu. V roce 2003 tento cíl schválil i [Evropský parlament](#) a [Rada](#). Ve své [bílé knize](#) z roku 2011 Komise stanovila nový cíl přiblížit do roku 2050 počet úmrtí na silnicích nule a průběžný cíl snížit do roku 2020 počet úmrtí na polovinu (ve srovnání s rokem 2010).

Ačkoli již v přípravných dokumentech k bílé knize je uvedeno varování, že průběžného cíle nelze dosáhnout ani při nejlepším možném vývoji, členské státy tyto cíle podpořily ve [Vallettském prohlášení](#) z roku 2017. V tomto prohlášení rovněž navrhly nový cíl snížit do roku 2030 počet vážných zranění v EU na polovinu.

Ve sdělení Evropa v pohybu z roku 2018 si EU stanovila stávající cíle snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích na polovinu a do roku 2050 je přiblížit nule. V neposlední řadě byl dokumentem Komise k rámci politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 „Další kroky směrem k ‚vizi nulových obětí na cestách‘“ zaveden soubor klíčových ukazatelů výkonnosti pro sledování pokroku členských států při dosahování stanovených cílů.

Cíle EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu od roku 2001



Zdroj: EÚD.

Příloha III – Regulační rámec EU pro kontrolované pilíře přístupu bezpečného systému

Pilíř přístupu bezpečného systému	Právní akt	Zaměření
Bezpečné využívání silnic	Směrnice (EU) 2015/413	Přeshraniční výměna informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
	Prováděcí směrnice Komise 2014/37/EU	Povinné používání bezpečnostních pásů a dětských zadržných systémů ve vozidlech
	Směrnice (EU) 2022/2561	Výchozí kvalifikace a pravidelné školení řidičů vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu
	Směrnice 2014/85/EU	Řidičské průkazy
	Doporučení Komise ze dne 17. ledna 2001	Maximální povolený obsah alkoholu v krvi pro řidiče motorových vozidel
	Doporučení Komise 2004/345/ES	Vymáhání předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu
Bezpečná vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	Bezpečnostní požadavky pro schvalování nových modelů vozidel
	Směrnice 2014/45/EU	Pravidelné technické prohlídky motorových vozidel
	Směrnice 2007/38/ES	Dovybavení těžkých nákladních vozidel zrcátky
	Směrnice Rady 92/6/EHS	Omezovače rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel
	Směrnice Rady 91/671/EHS	Bezpečnostní pásy a jiné zadržné systémy pro zranitelné uživatele
Bezpečné silnice a okraje silnic (infrastruktura)	Směrnice (EU) 2019/1936	Postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Zdroj: EÚD.

Příloha IV – Seznam projektů spolufinancovaných EU a zařazených do auditního vzorku

A – Seznam projektů spolufinancovaných z Nástroje pro propojení Evropy a navštívených a kontrolovaných v průběhu auditu

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
Litva	1	Modernizace obchvatu Panevezys na silnici E67	Modernizovaná silnice	21. 12. 2015	31. 12. 2018 30. 6. 2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Parkoviště s 38 parkovacími místy	Bezpečné a chráněné parkování	1. 3. 2020	28. 2. 2022 31. 5. 2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
Rumunsko	3	Parkoviště se 70 parkovacími místy	Bezpečné a chráněné parkování	2. 3. 2020	31. 3. 2023 30. 9. 2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovensko	4 ¹	Výstavba dálnice D3	Nová dálnice	15. 11. 2016	31. 12. 2020 31. 12. 2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Tentýž projekt je rovněž uveden pod ID 12 mezi projekty financovanými z FS.

B – Seznam projektů spolufinancovaných z EFRR/FS a navštívených a kontrolovaných v průběhu auditu

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
Španělsko	5	Výstavba oddělené cyklostezky v městské oblasti Madridu	Cyklostezka	4. 5. 2021	2. 11. 2021 3. 5. 2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu podél silnice A-2003 a výstavba oddělené cyklostezky	Modernizovaná silnice a výstavba cyklostezky	9. 1. 2018	28. 12. 2018 28. 12. 2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Zlepšení stávajícího úseku silnice A-492	Modernizovaná silnice	12. 7. 2018	31. 12. 2023 zrušeno	10 221 468 zrušeno	80 %	8 177 175 zrušeno
	8	Zlepšení stávajícího úseku silnice A-483	Modernizovaná silnice	1. 3. 2021	31. 12. 2023 zrušeno	7 551 651 zrušeno	80 %	6 041 321 zrušeno

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
Litva	9	Rekonstrukce silnice TEN-T E85 mezi Vilniusem a Kaunasem a zavedení opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu	Modernizovaná silnice	8. 8. 2019	31. 1. 2022 31. 7. 2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Rumunsko	10	Zlepšení regionální trasy severní Transylvánie (DJ 172A, DJ 161G a DJ 161)	Modernizovaná silnice	4. 12. 2015	31. 7. 2020 probíhá	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
	11	Vývoj smíšeného mobilního systému pro monitorování silničního provozu z hlediska porušování dopravních předpisů	Systém monitorování silničního provozu	1. 7. 2021	31. 12. 2023 probíhá	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629
Slovensko	12 ¹	Výstavba dálnice D3	Nová dálnice	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Inteligentní plán města Senica	Inteligentní řešení pro město (včetně řízení dopravy)	04/2022	09/2023 probíhá	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900

Členský stát	ID	Popis projektu	Druh podpory bezpečnosti silničního provozu	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (v eurech) (plánované vs. nejnovější odhad)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (v eurech) (plánováno v porovnání s nejnovějším odhadem)
	14	Cyklostezky ve městě Senica	Cyklostezka	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Tentýž projekt je rovněž uveden pod ID 4 mezi projekty financovanými z CEF.

Příloha V – Přehled cílů v oblasti bezpečnost silničního provozu podle členských států

Členský stát	Cíl snížení počtu úmrtí	Cíl snížení vážných zranění
Belgie	– 50 % ¹ , s maximem 320	– 50 % ¹ , s maximem 1 800
Bulharsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Česká republika	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019
Dánsko	Maximálně 90	Maximálně 900
Německo	– 40 % ve srovnání s rokem 2021	Žádné cíle
Estonsko	– 52 % ve srovnání s rokem 2016	– 31 % ve srovnání s rokem 2016
Irsko	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019
Řecko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Španělsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Francie	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Chorvatsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Itálie	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Kypr	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Lotyšsko	50 % ve srovnání s rokem 2020	50 % ve srovnání s rokem 2020
Litva	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2020
Lucembursko	Žádné cíle	Žádné cíle

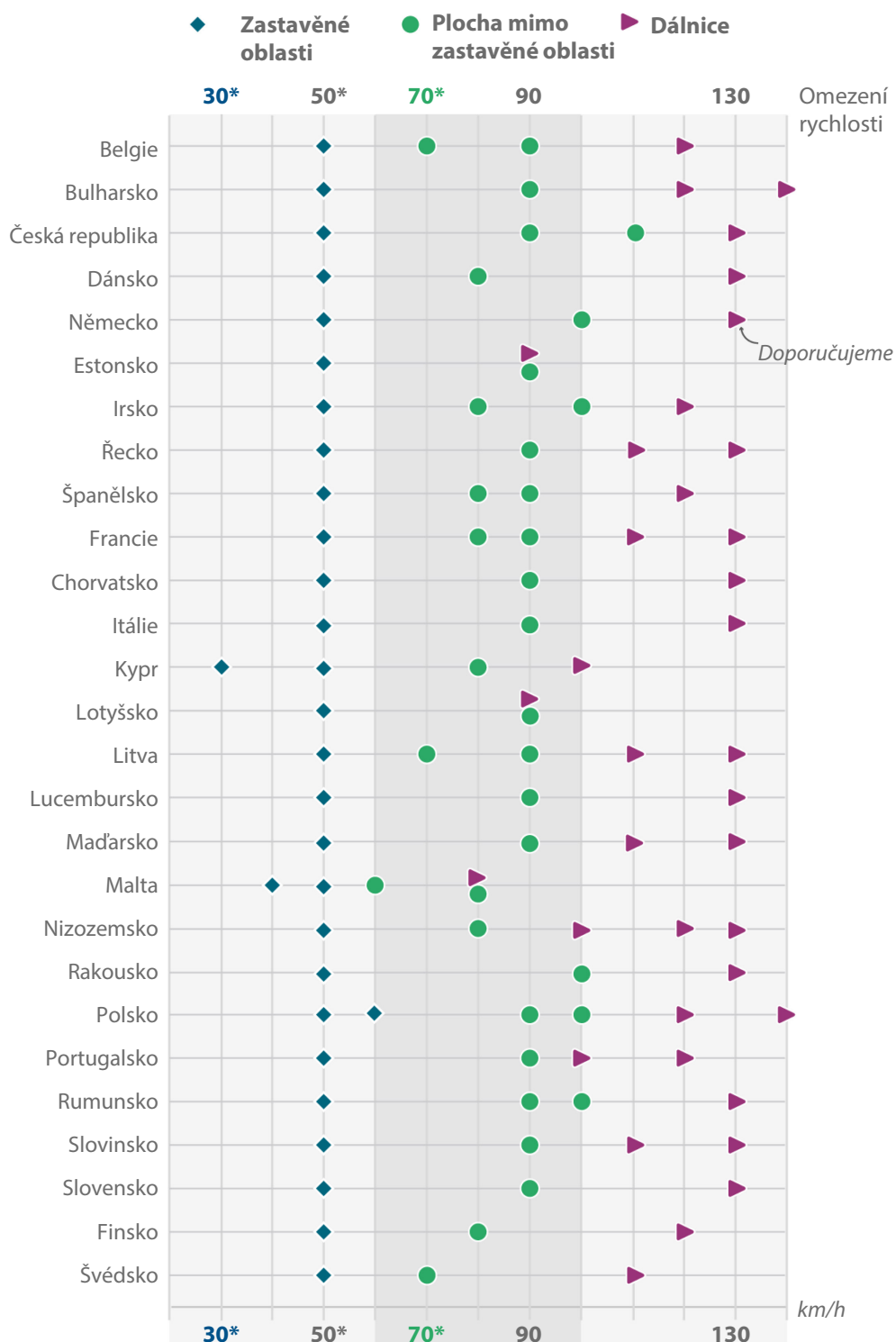
Členský stát	Cíl snížení počtu úmrtí	Cíl snížení vážných zranění
Maďarsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2020	– 50 % ve srovnání s rokem 2020
Malta	Žádné cíle	Žádné cíle
Nizozemsko	Žádné cíle	Žádné cíle
Rakousko	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019
Polsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Portugalsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Rumunsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2019	– 50 % ve srovnání s rokem 2019
Slovinsko	Cíle se připravují	Cíle se připravují
Slovensko	– 50 % ve srovnání s rokem 2020	– 50 % ve srovnání s rokem 2020
Finsko	– 50 % ve srovnání s rokem 2020	– 50 % ve srovnání s rokem 2020
Švédsko	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019	– 50 % ve srovnání s průměrem let 2017–2019

¹ Studie ETVS nespécifikovala výchozí hodnotu pro výpočet snížení.

Pozn.: roky, do nichž musí být těchto cílů dosaženo, se v jednotlivých členských státech liší.

Zdroj: EÚD na základě studie ETVS a auditní činnosti.

Příloha VI – Srovnání rychlostních limitů v členských státech s rychlostmi doporučenými v mezinárodní studii



Pozn.: * Doporučená rychlost podle typu oblastí. Autoři studie doporučují: 30–40 km/h v zastavěných oblastech, kde se pohybují zranitelní účastníci silničního provozu i motorová vozidla, 50 km/h v oblastech s křižovatkami a vysokým rizikem bočních kolizí, 70–80 km/h na venkovských silnicích bez středních svodidel, která tak představují riziko čelní srážky.

Zdroj: EÚD na základě *Statistické příručky* Komise z roku 2022 a studie International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OECD) *Speed and crash risk*, 2018.

Příloha VII – Právní status elektrických koloběžek v 15 členských státech EU

	Belgie	Česká republika	Dánsko	Německo	Řecko	Španělsko	Francie	Itálie	Maďarsko	Nizozemsko	Rakousko	Polsko	Portugalsko	Finsko	Švédsko
Kategorizována jako zvláštní kategorie	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Povinné zákonné pojištění odpovědnosti	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Povinnost nosit přilbu	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐
Použití na veřejných prostranstvích	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Povoleno na chodníku	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒
Povoleno na cyklistických stezkách	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Omezení výkonu	☐	☒	☐	☒	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☒
Požadovaný minimální věk	16	☐	15	14	☐	☐	12	18	☐	☐	12	☐	16	☐	☐
Maximální rychlost (km/h)	25	25	20	20	☐	25	25	20	☐	☐	25	25	☐	20	25

☒ Ano ☐ Ne ☐ Nejasné

Pozn.: členské státy uvedené na obrázku jsou členy Fóra evropských ústavů pro výzkum bezpečnosti silničního provozu (FERSI), které v roce 2020 reagovaly na průzkum elektrických koloběžek.

Zdroj: EÚD na základě studie [FERSI](#).

Použité zkratky

CEF: Nástroj pro propojení Evropy

CINEA: Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí

EFRR: Evropský fond pro regionální rozvoj

FS: Fond soudržnosti

GŘ MOVE: Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu

MAIS3+: stupnice míry závažnosti zranění (skóre 3 nebo více)

RISM: řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

TEN-T: transevropská dopravní síť

Slovníček

Aktivní mobilita: forma dopravy, která zahrnuje pouze fyzickou aktivitu, jako je chůze a jízda na kole.

Analýza nákladů a přínosů: srovnání odhadovaných nákladů na navrhovaný postup s přínosy, které by tento postup měl přinést.

Dohoda o partnerství: dohoda mezi Komisí a členským státem nebo třetí zemí či třetími zeměmi uzavřená v rámci výdajového programu EU, která stanoví například strategické plány, investiční priority nebo obchodní podmínky či poskytování rozvojové pomoci.

Evropský fond pro regionální rozvoj: fond EU, který posiluje hospodářskou a sociální soudržnost v EU financováním investic, které snižují nerovnováhu mezi regiony.

Evropský semestr: roční cyklus, který je rámcem pro koordinaci hospodářských politik členských států EU a monitorování pokroku.

Fond soudržnosti: fond EU, který má za cíl zmírňovat hospodářské a sociální nerovnosti v EU financováním investic v členských státech, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je menší než 90 % průměru EU.

Klíčový ukazatel výkonnosti: kvantifikovatelné měřítko prokazující výkonnost ve srovnání s klíčovými cíli.

Monitorovací výbor: subjekt, který dohlíží na provádění operačního programu; je složen ze zástupců orgánů členských států a Komise jako pozorovatele.

Nástroj pro oživení a odolnost: mechanismus finanční podpory EU pro zmírnění hospodářského a sociálního dopadu pandemie COVID-19 a stimulaci oživení a pro řešení výzev souvisejících s ekologičtější a digitálnější budoucností.

Nástroj pro propojení Evropy: nástroj EU, z něhož se poskytuje finanční pomoc pro vytváření udržitelné a propojené infrastruktury v odvětvích energetiky, dopravy a informačních a komunikačních technologií.

Plánování multimodální dopravy: kombinace různých vzájemně propojených druhů dopravy, které se vzájemně doplňují za účelem vytvoření integrované dopravní sítě.

Přímé řízení: řízení fondu či programu EU, které na rozdíl od sdíleného řízení či nepřímého řízení provádí pouze Komise.

Přístup bezpečného systému: koncepce bezpečnosti silničního provozu zaměřená na větší zohlednění lidské chyby a snížení rizika nehod vedoucích k vážnému zranění nebo úmrtí.

Řídící orgán: národní, regionální nebo místní orgán veřejné správy či soukromý subjekt určený členským státem k řízení programu financovaného EU.

Sdílené řízení: způsob vynakládání prostředků z rozpočtu EU, při němž na rozdíl od přímého řízení Komise deleguje úkoly na členské státy, avšak konečná odpovědnost zůstává jí.

Transevropské dopravní síť: soubor projektů rozvoje infrastruktury pozemních, leteckých a vodních komunikací, kterými se provádí politika transevropské dopravní sítě, včetně vysokorychlostní železniční sítě, satelitního navigačního systému a inteligentních systémů řízení dopravy.

Výkonná agentura: organizace zřízená a řízená Komisí na omezenou dobu, aby jejím jménem a na její odpovědnost prováděla zvláštní úkoly související s programy či projekty EU.

Základní podmínka: podmínka, kterou musí členské státy splňovat, aby mohly obdržet platby z evropských strukturálních a investičních fondů, související s dosažením a hodnocením specifických cílů.

Zranitelní účastníci silničního provozu: nemotorizovaní účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté, motocyklisté a osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace.

Odpovědi Komise

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2024-04>

Harmonogram

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2024-04>

Auditní tým

Účetní dvůr ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či témat z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Účetní dvůr vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co nejvyšší, a zohledňuje přitom rizika pro výkonnost a zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát II, který se zaměřuje na výdajové oblasti týkající se investic ve prospěch soudržnosti, růstu a začleňování a jemuž předsedá členka EÚD Annemie Turtelboomová. Audit vedla členka EÚD Eva Lindströmová a podporu jí poskytovala vedoucí kabinetu Kristina Maksinenová, tajemník kabinetu Johan Stalhammar a asistentka pro politiku Elena Graziusová, vyšší manažer Gediminas Mačys, vedoucí úkolu Guido Fara, zástupce vedoucího úkolu Paloma Muñoz Mulaová a auditoři Agnese Balodeová, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariuová a Vaidas Šulcas. Jazykovou podporu poskytovaly Lidija Aubinová, Laura McMillanová a Iulia-Mihaela Vlădoianuová.



Zleva doprava: Johan Stalhammar, Elena Graziusová, Iulia-Mihaela Vlădoianuová, Agnese Balodeová, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindströmová, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinenová, Laura McMillanová, Paloma Muñoz Mulaová, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariuová.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2024

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje [rozhodnutí Evropského účetního dvora 6-2019](#) o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Opakované použití je tedy obecně povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí měnit jeho původní význam či sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li takové povolení poskytnuto, ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv.

Obrázky 1, 3, 5, 6, 9 (ikony uprostřed a dole) a 12: tyto obrázky byly vytvořeny s použitím zdrojů z platformy [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Všechna práva vyhrazena.

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, jako patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Používání loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

HTML	ISBN 978-92-849-1734-1	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/392	QJ-AB-24-004-CS-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1731-0	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/217722	QJ-AB-24-004-CS-N

V roce 2022 při dopravních nehodách v EU zahynulo 20 640 osob, přičemž obzvláště ohroženi byli chodci, cyklisté a motocyklisté. Cílem EU je snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích na polovinu a do roku 2050 přiblížit jejich počet nule. Posuzovali jsme, zda Komise účinně ustavila přístup bezpečného systému EU a podporovala členské státy v dosahování souvisejících cílů. Dospěli jsme k závěru, že Komise ustavila komplexní přístup. V jejích opatřeních jsme však zjistili nedostatky. Při stávající míře pokroku bez dalšího úsilí na straně EU a členských států není dosažení těchto ambiciózních cílů pravděpodobné. Uvedli jsme řadu doporučení, jak účinnost iniciativ EU v této oblasti zvýšit.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUCEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/contact
Internetová stránka: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors