

Tisková zpráva Evropské komise a komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

27.4.2023 - Jan Tecl, Šárka Želinská | Centrum dopravního výzkumu

Evropská komise předložila návrhy na modernizaci pravidel pro řidičské průkazy, včetně zavedení digitálního řidičského průkazu platného v celé EU, a další nová ustanovení, která usnadní prosazování pravidel silničního provozu přes hranice členských států. Důvodem je skutečnost, že v loňském roce přišlo na silnicích EU o život více než 20 000 lidí, přičemž většinu obětí tvoří chodci, cyklisté a uživatelé skútrů a motocyklů.

Nová pravidla zlepší bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu a pomohou EU dosáhnout její Vize nula tak, aby do roku 2050 nebyly na silnicích EU žádné usmrcené osoby. Dále připraví řidiče lépe na vozidla s nulovými emisemi a na jízdu po městských silnicích, kde se vyskytuje větší počet jízdních kol a dalších jednostopých vozidel spolu s mnoha chodci. Umožní také mladým řidičům získat zkušenosti prostřednictvím systému řízení s doprovodem tak, aby se od 17 let mladí lidé mohli naučit řídit a získat řidičský průkaz. Ti, kteří začnou s řízením v 17 letech, budou moci od 18. narozenin řídit sami a pracovat jako profesionální řidiči, jakmile to konkrétní zaměstnání dovolí. Všechny tyto návrhy nyní posoudí Evropský parlament a Evropská rada v rámci řádného legislativního postupu [1]. Soubor těchto návrhů opatření podporuje ve svém prohlášení i ETSC [2].

Návrh o řidičských průkazech mění stávající právo EU a je inspirován osvědčenými postupy, které již platí v několika členských státech. Klíčovým cílem nových pravidel bude zlepšení bezpečnosti silničního provozu, přičemž opatření zahrnují:

Pro zjednodušení uznávání řidičských průkazů mezi členskými státy navrhuje Evropská komise (jako první na světě) zavedení **digitálního řidičského průkazu**. Bude tak mnohem jednodušší řidičský průkaz vyměnit nebo obnovit, protože všechny postupy budou online. Ve stejném duchu bude také jednodušší pro občany ze zemí mimo EU se srovnatelnými normami bezpečnosti silničního provozu vyměnit si řidičský průkaz za průkaz EU.

Aktualizovaná pravidla testování zohlední **přechod na vozidla s nulovými emisemi**. Tato pravidla budou například hodnotit znalosti a dovednosti spojené s **pokročilými asistenčními systémy řízení** a dalšími automatizovanými technologiemi. Začínající řidiči se také naučí, jak jejich styl jízdy ovlivňuje jejich emise (například způsob řazení). Navíc bude povolena hmotnost vozidla kategorie B upravena pro vozidla s alternativním palivem, protože vozidla s nulovými emisemi na baterie mohou být těžší.

Současná pravidla EU o přeshraničním vymáhání práva pomohla zajistit, aby pachatelé silničního přestupku, kteří nejsou rezidenti země, v níž spáchali přestupek, nezůstali v anonymitě. Nicméně v roce 2019 bylo přibližně 40 % přeshraničních trestných činů spácháno beztrestně buď proto, že pachatel nebyl identifikován, nebo proto, že platba nebyla vymáhána.

Dnešní návrh se to snaží vyřešit tím, že donucovacím orgánům umožní získat **přístup k vnitrostátním rejstříkům řidičských průkazů**. Komise rovněž navrhuje posílit úlohu vnitrostátních kontaktních míst tak, aby mohla lépe spolupracovat s donucovacími orgány zapojenými do vyšetřování přestupků. Tím se vyřeší současné nedostatky ve **spolupráci mezi členskými státy při vyšetřování přestupků**.

Současný zákon pokrývá některé z nejčastějších a nejzávažnějších přestupků, jako je překročení rychlosti a řízení pod vlivem alkoholu. Komise nyní navrhuje **rozšířit rozsah sledovaných dopravních přestupků** o:

Toto rozšíření okruhu přestupků pomůže snížit beztrestnost jejich pachatelů a zlepšit schopnost členských států trestat pachatele z jiných členských států. Zajistí také rovné zacházení s rezidentními i nerezidentními pachateli.

Aktualizované zákony zajistí také dodržování práv lidí obviněných z dopravních přestupků. Nerezidentům zůstává zachováno právo na účinný prostředek nápravy a spravedlivý proces, na presumpci nevinu i na obhajobu. Tato práva budou lépe zaručena ustanoveními, která zajistí jednotný obsah a doručování oznámení o sankcích, a také aby příjemci takových oznámení mohli ověřit jejich pravost. Standardním požadavkem bude sdílení informací s předpokládanými pachateli. Specializovaný IT portál umožní občanům snadný přístup k informacím o pravidlech bezpečnosti silničního provozu platných v každém členském státě a později jim umožní také přímo platit případné pokuty. Pravidla budou rovněž uvedena do souladu s pravidly EU o ochraně osobních údajů (GDPR a LED).

Aby se zabránilo beztrestnosti pachatelů přestupků v silničním provozu, bude zaveden nový systém, umožňující **zákaz řízení v celé EU**, pokud se některý členský stát rozhodne vyloučit určitého řidiče z provozu z důvodu přestupku spáchaného na jeho území.

Pro bezpečnost silničního provozu je podstatné, **aby ve všech členských státech byli pachatelé zodpovědní** za své přestupky v silničním provozu. Podle dosavadních pravidel platí, že když závažný přestupek vede k zákazu řízení, nelze jej vymáhat v celé EU, jestliže se řidič dopustil tohoto přestupku v jiném členském státě než v tom, který mu vydal řidičský průkaz.

Dnešní návrh se týká **závažných dopravních přestupků**, jako je nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog a způsobení smrti nebo těžkého ublížení na zdraví v důsledku jakéhokoli dopravního přestupku.

Španělská Národní asociace autoškol (Anaes) požádala Evropskou komisi o obezřetnost vůči jejímu návrhu na snížení minimálního věku pro získání řidičského průkazu skupiny B nebo vyšší na 17 let kvůli důsledkům, které to může mít na bezpečnost silničního provozu [3]. *„Přestože se stále jedná o návrh Evropské komise, který musí projít procedurami pro projednání Evropským parlamentem a schválení Evropskou radou, domníváme se, že tato záležitost musí být prostudována a zvážena s velkou opatrností vzhledem k důsledkům, které může mít pro bezpečnost silničního provozu“*, vyjádřil se prezident Anaes Álvaro Llamas. V tomto smyslu organizace zdůrazňuje potřebu konzultací s autoškolami během doby studia tohoto návrhu, protože jsou to profesionálové, kteří toto školení poskytnou, a tedy mají největší zájem na tom, aby to fungovalo dobře. *„Předtím, než jim umožníme získat povolení, je nutné se ujistit, že se naučili být dobrými řidiči, protože na jejich chování za volantem bude záviset skutečnost, zda se zvýší údaje o počtu nehod v různých evropských zemích. Improvizace a impulsy zde nemají místo, je třeba zůstat v klidu a neriskovat“*, míní Llamas. Anaes také obhájí zahrnutí modulů „*uvědomění a senzibilizace*“ do výcviku nezletilých řidičů v autoškolách, aby se naučili vnímat „*správné hodnoty a postoje za volantem*“.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., dlouhodobě upozorňuje na nutnost věnování stálé pozornosti mladým a začínajícím řidičům a jejich vlivu na bezpečnost silničního provozu. Mladí řidiči jsou z hlediska závažných dopravních nehod rizikovou, ale také ohroženou skupinou silničního provozu. V roce 2019, tedy během posledního roku před pandemií COVID, zemřelo na silnicích v Evropské unii více než 5 000 lidí ve věku 15–30 let. Ve 20 % byla příčinou úmrtí takto mladého člověka dopravní nehoda. Mladí řidiči jsou také nepoměrně často zastoupeni mezi viníky dopravních nehod. Z celkového počtu dopravních nehod, které se během roku stanou v ČR, jich 11 % zaviní řidiči s praxí do 2 let. Z celkového počtu řidičů však tato skupina začínajících řidičů tvoří pouhých 3 %.

Ministerstvo dopravy ČR proto navrhlo v roce 2022 v připravované novele zákona o silničním provozu dva nové instituty, které dle praxe i výsledků výzkumů v řadě států EU přinesly pozitivní efekt [5]. Oba tyto instituty jsou v souladu s aktuálními návrhy Evropské komise. Prvním z nich je takzvaný **řidičský průkaz na zkoušku** pro začínající řidiče do 2 let praxe, kdy by měl řidič **po**

spáchání závažného přestupku povinnost absolvovat psychologické sezení a speciální program v autošколе zaměřený na zásady bezpečné jízdy. Zároveň by byl do tohoto programu zařazen i takový řidič, který spáchal ty nejzávažnější přestupky, které jsou ohodnocené 6 trestnými body nebo mu byl udělen zákaz řízení.

Druhým je již zmiňovaný institut možnosti **řídít od 17 let**, ale **pouze v doprovodu** zkušeného mentora. Mladý řidič by tak své první zkušenosti získával v kontrolovaném prostředí, obvykle se svým rodičem, který má sám motivaci přispět k tomu, aby jeho dítě řídilo bezpečně. Tento mentor bude muset splňovat několik podmínek – musí být minimálně 10 let držitelem řidičského oprávnění, musí mít nulový stav bodového konta řidiče a platí zde také (samozřejmě jako obecně v silničním provozu v ČR) **nulová tolerance začínajícího řidiče vůči alkoholu**. Podobná praxe již funguje v Německu a některých dalších státech.

Podíváme-li se na vývoj následků nehod v ČR, v nichž figurují mladí řidiči jako viníci, vidíme, že od roku 2011, což byl první rok předchozí Národní strategie, se v roce 2022 snížil celkový počet usmrčených jejich vinou na 33 % a těžce zraněných na 44 %, což je relativně úspěšný výsledek, ačkoliv na druhé straně je také pravda, že počet i podíl osob mezi 18 a 24 lety v populaci ČR za toto období také poměrně významně poklesl. Je tedy nutné stále věnovat pozornost skupině mladých řidičů jako základu budoucí řidičské generace.

Podíváme-li se dále na rozložení následků nehod způsobených mladými řidiči v jednotlivých krajích v letech 2021–2022, vidíme pro jednotlivé kraje výrazné disproporce mezi realitou a předpokladem Strategie BESIP. Ačkoliv u většiny krajů byly předpoklady Strategie pro mladé řidie naplněny, existuje několik krajů, kde se to nepodařilo. V obou případech mezi nimi figuruje hl. m. Praha a dále v případě usmrčených Kraj Vysočina a Zlínský kraj, v případě těžce zraněných Karlovarský a Olomoucký kraj. I když celkové výsledky jsou pozitivní, bude třeba snažit se o zlepšení situace i ve zmíněných krajích.

[1] Road safety – Commission proposes updated requirements for driving licences and better cross-border enforcement of road traffic rules. European Commission, March 2023:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1145

[2] EU to introduce a two-year zero-tolerance alcohol limit for all novice drivers. European Transport Safety Council (ETSC), March 2023:

<https://etsc.eu/eu-to-introduce-a-two-year-zero-tolerance-alcohol-limit-for-all-novice-drivers/>

[3] Las autoescuelas españolas piden "prudencia" a la UE sobre rebajar la edad para conducir a los 17 años. 20 minutos.es:

<https://www.20minutos.es/noticia/5108341/0/autoescuelas-espanolas-piden-prudencia-ue-rebajar-edad-conducir-17-anos/>

[4] Komise navrhla balíček opatření k posílení bezpečnosti silničního provozu. euroskop.cz:

<https://euroskop.cz/2023/03/09/komise-navrhla-balicek-opatreni-k-posileni-bezpecnosti-silnicniho-provozu/>

[5] Zahraniční dopravní experti podpořili český návrh řidičáku na zkoušku. Observatoř bezpečnosti silničního provozu:

<https://www.czrso.cz/clanek/zahranicni-dopravni-experti-podporili-cesky-navrh-ridicaku-na-zkousku/?id=1861>

<https://www.cdv.cz/tisk/nova-pravidla-pro-ridicske-prukazy-a-preshranicni-vymahani-sankci-za-prestupy>