



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.2.2026.
COM(2026) 77 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

**Izješće o provedbi Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama u sredini
programskog razdoblja**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. UVOD

Svake godine na cestama EU-a gotovo 20 000 ljudi izgubi život. Taj strašni gubitak nije samo statistički podatak, već stvarnost koja razara obitelji, ožalošćuje zajednice i zauvijek gasi nemjerljiv ljudski potencijal. Do pet puta više osoba, njih 100 000, zadobije ozljede na cestama koje iz temelja promijene njihov život. Te ozljede često dovode do trajnog invaliditeta, kronične boli i gubitka prihoda te uvelike utječu na kvalitetu života, i to ne samo žrtava nego i njihovih obitelji i pružatelja skrbi, a utječu i na njihov širi društveni krug.

Posljedice sudara na cesti po ljudske živote najvidljivija su i najtragičnija strana prometnih nesreća. No one imaju i gospodarske posljedice; trošak prometnih nesreća u EU-u procjenjuje se na 2 % BDP-a godišnje¹. To su sredstva koja bi se inače mogla usmjeriti na inovacije, obrazovanje, zdravstvenu zaštitu i druga ključna javna ulaganja. Sigurnost na cestama trebala bi biti jedan od temelja gospodarske konkurentnosti EU-a jer izravno utječe na učinkovito kretanje robe i radne snage te na operativne troškove poduzeća u svim sektorima.

Prelazak na sigurniju i održiviju mobilnost vrlo je važan i da bi se zadržao vodeći položaj industrije EU-a i konkurentnost na globalnim tržištima². Europski proizvođači automobila i njihove mreže dobavljača predvodnici su u razvoju naprednih sigurnosnih tehnologija, od autonomnih sustava za kočenje u slučaju opasnosti do povezivosti vozila, čime se EU pozicionira kao globalni predvodnik u inovacijama u području sigurnosti automobila. Zalaganje za sigurnost na cestama spašava živote, ali i potiče tehnološki napredak, stvara radna mjesta za visokokvalificirane radnike i zadržava konkurentsku prednost EU-a na svjetskom automobilskom tržištu koje se brzo razvija. Osim toga, ulaganja u sigurnost na cestama doprinose pripravnosti i otpornosti EU-a jer štite kontinuitet i pouzdanost ključne cestovne infrastrukture i povezanih usluga, posebno ako se cestovni koridori i čvorišta koriste i u civilne i u obrambene svrhe.

EU i njegove države članice intenzivno rade na postizanju sigurnosti na cestama. Najnoviji je instrument na razini EU-a Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.³, u kojem su ponovno istaknuti zajednički ciljevi da se broj poginulih i teško ozlijeđenih na cestama prepolovi do 2030.⁴ i da se postigne „vizija nula”, odnosno da se smrtni slučajevi na cestama do 2050. gotovo iskorijene. Kako bi ostvarile te ciljeve, države članice donijele su i provele nacionalne strategije, akcijske planove i druge instrumente o preuzimanju obveza, kao što su međuministarski sporazumi i strukture za saveznu suradnju.

U Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. preuzeta su ključna prioritetna područja pristupa sigurnog sustava, uključujući sigurnije ceste i pojas

¹ Priručnik Europske komisije o vanjskim troškovima prijevoza iz 2019. (nova verzija u pripremi).

² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor, COM(2025) 95 final od 5. ožujka 2025., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293 final: Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europa u pokretu – Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista, Prilog 1., COM(2018) 293 final od 17. svibnja 2018., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

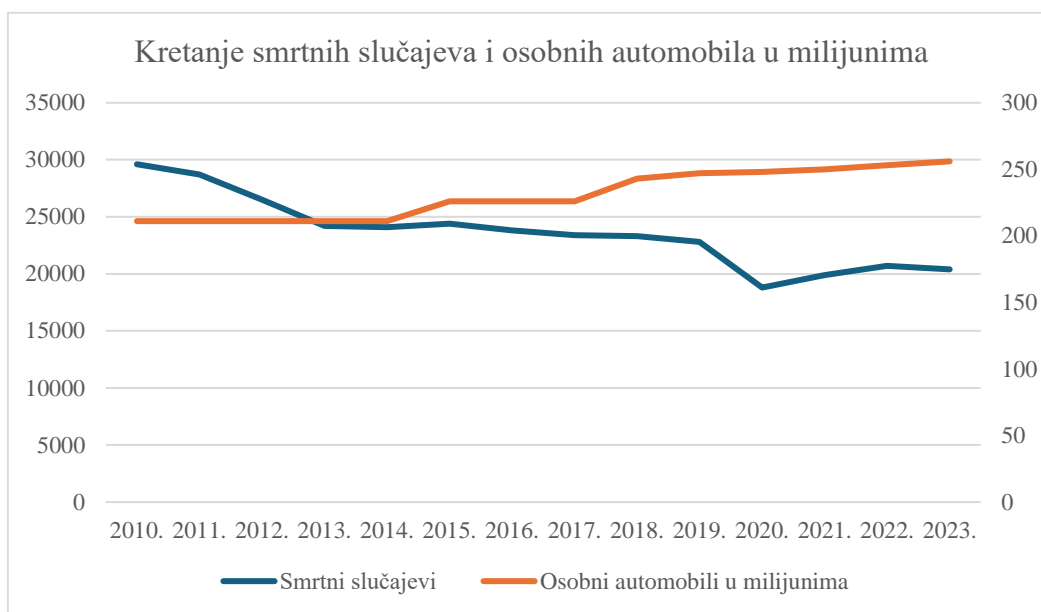
⁴ U međuvremenu je odlučeno da će referentna godina, od koje se mjeri napredak, biti 2019.

uz ceste, sigurnija vozila, sigurnije sudjelovanje u prometu, bolje postupanje nakon sudara te bolje prikupljanje i analiza podataka. Istaknuta je važnost otklanjanja glavnih čimbenika rizika, a to su prekoračenje brzine, vožnja pod utjecajem alkohola, odvratanje pozornosti i nekorisćenje zaštitne opreme, pri čemu je posebna pozornost posvećena nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, kao što su pješaci, biciklisti i motociklisti.

Ova je Komunikacija izvješće u sredini programskog razdoblja o napretku u postizanju ciljeva EU-a u području sigurnosti na cestama, u kojem se analiziraju kretanja od 2019. i utvrđuju negativni aspekti koji nisu bili u potpunosti predvidljivi pri izradi izvornog okvira te se predlažu prilagodbe kako bi EU ostao na dobrom putu da ostvari svoje ciljeve za 2030. Analiza pokazuje ohrabrujući napredak u nekim područjima, ali ukazuje i na neke velike nedostatke kojima je potrebno hitno posvetiti pozornost i žustro djelovati kako bi se spasili životi, smanjile gospodarske posljedice i povećala konkurentnost EU-a.

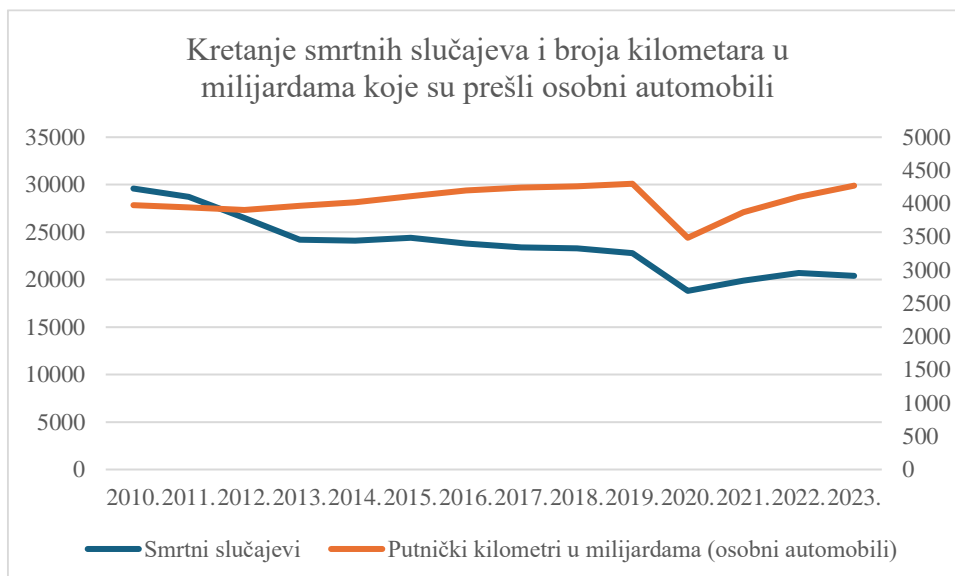
1.1. NAPREDAK U POSTIZANJU CILJEVA U PODRUČJU SIGURNOSTI NA CESTAMA

Najnoviji podaci pokazuju da je 2024. u prometnim nesrećama u EU-u poginulo 19 900 osoba. To je 440 manje smrtnih slučajeva nego 2023., što je smanjenje od 2 %⁵. S obzirom na porast broja vozila po osobi i broja prijeđenih kilometara, to je važno postignuće, ali ujedno ukazuje na to da je potrebno stalno ulagati trud na svim razinama.



Slika 1. Kretanje broja smrtnih slučajeva i broja osobnih automobila u milijunima u EU-u u razdoblju 2010. – 2023. Izvori: EU-ova baza podataka CARE o prometnim nesrećama; za podatke o osobnim automobilima Eurostat (mrežna oznaka podataka [road eqs carage](#)).

⁵ Iako je riječ o napretku, ukupno kretanje znatno je manje od godišnjeg smanjenja od 4,6 % potrebnog da bi se postigao cilj smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama za 50 % do 2030.



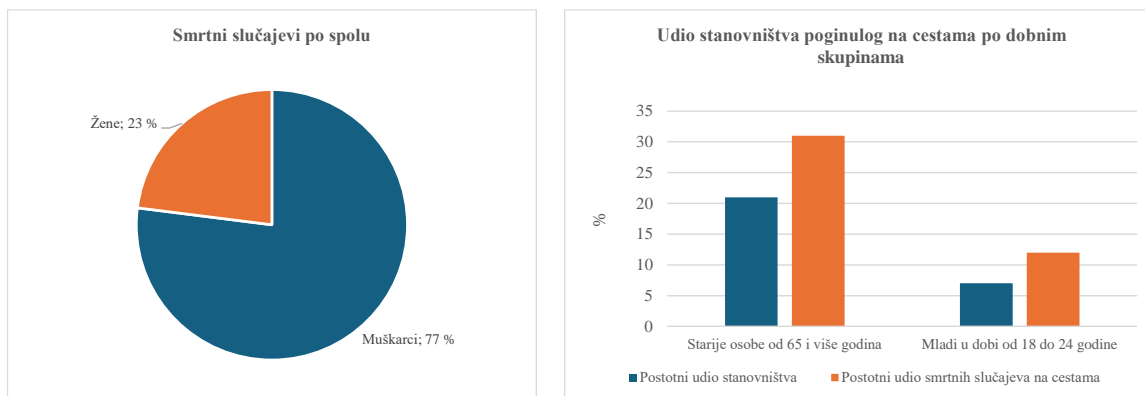
Slika 2. Kretanje broja smrtnih slučajeva i broja kilometara u milijardama koje su osobni automobili prešli u EU-u u razdoblju 2010. – 2023. Izvori: EU-ova baza podataka CARE o prometnim nesrećama; za podatke o kilometrima koje su osobni automobili prešli Eurostat (mrežna oznaka podataka [road_pa_mov](#)).

Od referentne godine 2019. broj smrtnih slučajeva na cestama smanjio se za 12 % u cijelom EU-u, no iza tog poboljšanja kriju se znatne razlike među državama članicama. Trenutačno je samo nekoliko država članica (Belgija, Bugarska, Danska, Litva, Malta, Poljska i Slovenija) na dobrom putu da ostvari cilj smanjenja od 50 % do 2030. U nekim državama članicama, uključujući Irsku i Estoniju, došlo je do povećanja broja smrtnih slučajeva na cestama, dok su u drugima, kao što su Francuska, Italija i Nizozemska, zabilježena tek neznatna poboljšanja. Stopa smrtnosti 2024. kretala se od 20 smrtnih slučajeva na milijun stanovnika u Švedskoj do 78 smrtnih slučajeva na milijun stanovnika u Rumunjskoj.

Kako bi bolje razumjela ta kretanja, Komisija je surađivala s državama članicama u praćenju njihovih rezultata na temelju ključnih pokazatelja uspješnosti povezanih sa sigurnošću na cestama. Iz tih projekata, Baseline⁶ i Trendline⁷, proizašle su informacije o čimbenicima povezanim s rizicima od prometnih nesreća i ozljeda te je otkriveno da među zemljama postoje velike razlike. Vidjeti odjeljak 2.

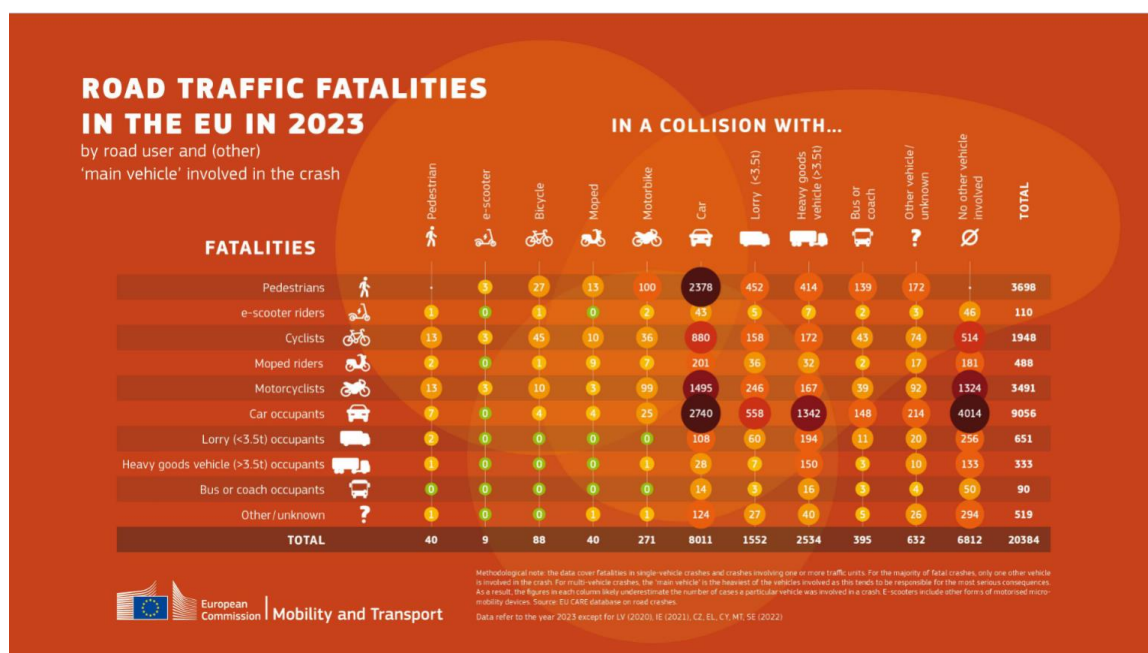
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Slika 3. Raščlamba smrtnih slučajeva na cestama u EU-u po spolu i dobnj skupini, 2023. Izvori: EU-ova baza podataka CARE o prometnim nesrećama; za podatke o stanovništvu Eurostat (mrežna oznaka podataka [demo_pjan](#)).

Zemljopisna i demografska raščlamba podataka o žrtvama u cestovnom prometu ukazuje na određena jasna kretanja. Najopasnija vrsta ceste i dalje je ruralna cesta. Broj muškaraca poginulih na cestama znatno je veći od broja žena. Sve je veći problem i nerazmjerno velik udio mladih i starijih osoba poginulih na cestama, posebno među pješacima i biciklistima.



Slika 4. Matrica sudara i smrtnih slučajeva u cestovnom prometu u EU-u po sudioniku u cestovnom prometu i drugom glavnom vozilu koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći, 2023. Izvor: EU-ova baza podataka CARE o prometnim nesrećama.

U apsolutnom smislu, osobe u automobilu skupina su sudionika za koju je najvjerojatnije da će umrijeti u prometnoj nesreći. Oni čine oko 44 % svih smrtnih slučajeva, iza čega slijede pješaci, motociklisti i biciklisti. Međutim, u odnosu na broj vozila na cesti, motociklisti su izloženi znatno većem riziku od smrti u prometnoj nesreći. Radnici u cestovnom prometu i osoblje zaduženo za održavanje posebna su rizična skupina. U

izvješćima Europskog opservatorija za sigurnost na cestama detaljno se analiziraju te geografske i demografske raščlambe smrtonosnih prometnih nesreća⁸.

Izvješća pokazuju da je velik broj poginulih osoba u automobilu i motociklista stradao u prometnoj nesreći u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo, dok su pješaci i biciklisti posebno izloženi riziku od smrti u sudaru s automobilom.

Ostvaren je djelomičan napredak u zaštiti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kao što su pješaci, biciklisti i korisnici lakih električnih prijevoznih sredstava. Od 2019. do 2023. poginulo je približno 900 pješaka manje. Međutim, znatno se manje smanjio broj smrtnih slučajeva među biciklistima i motociklistima, za oko 100 u svakoj kategoriji u cijelom EU-u. Gotovo 70 % poginulih u prometnim nesrećama u gradovima bili su nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Taj je postotak i dalje nepokolebljivo visok, zbog čega je iznimno važno poboljšati sigurnost na cestama u gradovima.

Ujedno se na cestama EU-a znatno povećao broj drugih osobnih prijevoznih sredstava, kao što su električni romobili, a razmjerno s tim i broj ozljeda i smrtnih slučajeva u toj kategoriji. Podaci za tu konkretnu kategoriju sudionika u cestovnom prometu počeli su se 2023. prikupljati u bazi podataka CARE⁹. Razmatraju se mjere za sigurnosne izazove koji proizlaze iz te kategorije. U Komisijinoj studiji¹⁰ iz 2024. ispitani su izazovi i mogućnosti u vezi s reguliranjem osobnih prijevoznih sredstava te su preporučena usklađena pravila kako bi se otklonio trenutačni problem različite regulacije među državama članicama.

Stručna skupina za gradsku mobilnost¹¹ izdala je niz preporuka¹² za zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. U njima se zagovara uvođenje ograničenja brzine od 30 km/h u gradskim područjima kao mjere s najvećim učinkom, nakon čega slijedi izrada zahtjeva u pogledu kvalitete za cestovnu infrastrukturu namijenjenu tim skupinama, kao što su sigurni pješački prijelazi te odvojene pješačke i biciklističke staze.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Baza podataka EU-a s raščlanjenim podacima o prometnim nesrećama koje su dovele do smrti ili ozljede: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Studija o potrebi za usklađenim pravilima za potporu rastu mikromobilnosti i većoj sigurnosti na cestama za osobna prijevozna sredstva – završno izvješće (1.0), Ured za publikacije Europske unije, 2024., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Stručna skupina za gradsku mobilnost (E03863) osnovana Odlukom Komisije C(2022) 5320 final.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_hr.

2. KLJUČNI ČIMBENICI RIZIKA POVEZANI S PONAŠANJEM

Unatoč desetljećima ulaganja u sigurnost na cestama, kampanjama za informiranje javnosti i zakonodavnim mjerama, čimbenici rizika povezani s ponašanjem i dalje uzrokuju smrtne ishode. Glavni su čimbenici prekomjerna ili neprilagođena brzina, vožnja pod utjecajem alkohola i/ili opojnih sredstava, odvratanje pozornosti i nevezivanje sigurnosnog pojasa. Dodatne pojedinosti o svakom od tih čimbenika rizika navedene su u analizi objavljenoj u Europskom opservatoriju za sigurnost na cestama¹³. U nastavku su navedeni neki primjeri.

Vožnja pod utjecajem alkohola: oko 25 % svih smrtnih slučajeva na cestama u EU-u povezano je s alkoholom. Nasumično ispitivanje alkometrom na cesti pokazuje da se granične vrijednosti alkohola općenito uvelike poštuju, u približno 98 % slučajeva. Međutim, čak i ta naizgled mala stopa nepoštovanja propisa od 2 % znači da otprilike pet milijuna vozača na cestama EU-a upravlja vozilom pod utjecajem alkohola.

Prekoračenje brzine: procjenjuje se da je prekomjerna ili neprilagođena brzina izravan uzrok oko 30 % svih prometnih nesreća sa smrtnim ishodom u EU-u. U mnogim zemljama ograničenje brzine na gradskim cestama poštuje se u manje od 50 % slučajeva.

Odvraćanje pozornosti: detaljne analize nesreća u EU-u pokazuju da je odvratanje pozornosti čimbenik koji doprinosi 10 – 30 % prometnih nesreća sa smrtnim ishodom, ovisno o zemlji i izvoru podataka.

Nevezivanje sigurnosnog pojasa: više od četvrtine osoba u automobilu poginulih u prometnim nesrećama nije bilo vezano sigurnosnim pojasom u vrijeme nesreće. Opservacijska istraživanja pokazuju da neke zemlje bilježe stope vezivanja na stražnjem sjedalu manje od 50 %, što je velik sigurnosni nedostatak.

Kod mjera za poboljšanje sigurnosti na cestama potrebno je primjenjivati pristup sigurnog sustava kako bi se otklonili ti problemi u ponašanju, zajedno s drugim mjerama za poboljšanje cestovne infrastrukture i sigurnosti vozila, te kako bi se pružila djelotvorna pomoć nakon sudara.

3. GLAVNI SUSTAVNI PROBLEMI

Dokazi prikupljeni tijekom provedbe strategija EU-a i nacionalnih strategija, akcijskih planova i drugih strateških dokumenata te povratne informacije predstavnika država članica upućuju na to da brojni sustavni problemi i dalje usporavaju napredak u ostvarivanju ciljeva za 2030.

- **Provedba** prometnih propisa i dalje je problematična zbog strukturnog manjka policijskih službenika u cestovnom prometu i nedovoljnog broja automatiziranih sustava kamera.
- **Ograničeno prihvaćanje u društvu**, posebno provedbenih mjera. Otpor javnosti automatiziranoj provedbi propisa, snižavanju ograničenja brzine i strožim kaznama ukazuje na to da u društvu nije općeprihvaćen stav da bi sigurnost trebala biti važnija od praktičnosti kretanja. Primjerice, zabilježeni su slučajevi

¹³ Vidjeti https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en za detaljna izvješća o vožnji pod utjecajem alkohola i opojnih sredstava, zaštitnoj opremi kao što su sigurnosni pojasevi, odvratanju pozornosti i brzini. Vidjeti i https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en za studiju iz 2022. o [sprečavanju vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih sredstava](#).

paljenja kamera za mjerenje brzine ili slučajevi prosvjednika koji uklanjaju uređaje za smirivanje prometa.

- **Manjak kapaciteta:** tijela nadležna za infrastrukturu za sigurnost na cestama, prilagodbu prometa i provedbu propisa, posebno općinska tijela, često nemaju dovoljno kvalificiranog osoblja. Mnoge države članice EU-a suočene su sa stalnim manjkom instruktora vožnje i ispitivača te osoba odgovornih za tehnički pregled vozila.
- **Nedostatak financijskih sredstava:** brojne države članice nemaju namjenske proračune za sigurnost na cestama na nacionalnoj i lokalnoj razini i stoga ne mogu zaposliti kvalificirano osoblje kako bi osmislile i provele projekte za sigurnost cestovne infrastrukture ili kako bi kontinuirano imale dovoljno osoblja za provedbu propisa.
- I dalje nema dovoljno **političke volje** na svim razinama, a sigurnost na cestama često se smatra tehničkim, a ne političkim pitanjem. Možda je razlog za oklijevanje u djelovanju nerazumijevanje učinka koji ozljede u prometu imaju na gospodarstvo, društvo i okoliš.
- **Izazovi u upravljanju** i dalje su prisutni, a nadležnost je rascjepkana među različitim administrativnim razinama i sektorima.
 - Na **razini EU-a** proširenje mandata skupine na visokoj razini za sigurnost na cestama¹⁴, koje joj je omogućilo da daje strateške savjete i češće povratne informacije, nije nužno uvijek dovelo do toga da su problemi koje su iznijeli predstavnici država članica EU-a odgovarajuće popraćeni u svim područjima politika povezanim s cestovnom sigurnošću u EU-u.
 - Okvir EU-a za upravljanje sigurnošću na cestama nije dovoljno strukturiran za šire uvođenje automatiziranih vozila u cestovni promet ni za iskorištavanje velikih količina podataka u svrhu poduzimanja mjera u području sigurnosti na cestama. Izvršne agencije nadležne za sigurnost uspostavljene su za druge vrste prijevoza, ali ne postoji zajednički okvir za praćenje, koordinaciju i tehnički rad koji je potreban za sigurno uvođenje automatiziranih vozila na ceste EU-a. Zbog toga bi EU mogao propustiti priliku da poveća sigurnost na cestama i pospješi gospodarstvo.
 - S druge strane, unatoč brojnim pozitivnim primjerima, nedostatak koordinacije među tijelima nadležnima za promet, gospodarstvo, zdravstvo, pravosuđe i obrazovanje na **nacionalnoj razini** često otežava potreban holistički pristup sigurnosti na cestama¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ SZO preporučuje imenovanje „vodeće agencije”, izradu nacionalnih strategija i određivanje nacionalnih kvantificiranih ciljnih vrijednosti. Vidjeti Belin M-Å, Khayesi M, Tran N, *Road safety is no accident: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023*, Injury Prevention, 15. srpnja 2025., <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. ŠTO JE DOSAD UČINJENO?

Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.¹⁶ strateški je dokument o politici za ovo desetljeće. U njemu su utvrđena četiri glavna područja djelovanja („područja za intervenciju”) koja odgovaraju četirima načelima pristupa sigurnog sustava: sigurne ceste i pojas uz ceste, sigurna vozila, sigurno sudjelovanje u prometu te brze i djelotvorne hitne službe. Komisija je poduzela mjere u svakom od tih područja u obliku zakonodavstva, financiranja, informiranja i izgradnje kapaciteta.

4.1. SIGURNOST INFRASTRUKTURE

Izgradnja dobrih cesta i pojasa uz ceste presudna je za povećanje sigurnosti sudionika u cestovnom prometu. EU je u listopadu 2019. donio revidiranu Direktivu o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (Direktiva RISM)¹⁷ radi smanjenja broja i težine nesreća. Revidiranim pravilima područje primjene te direktive prošireno je izvan transeuropske prometne mreže (TEN-T) na autoceste i primarne ceste te na sve ceste izvan gradskih područja izgrađene sredstvima EU-a. To znači da su ruralne ceste, na kojima se dogodi više od polovine svih smrtnih slučajeva na cestama, sad obuhvaćene područjem primjene te direktive, što znači da će sigurnost biti integrirana u sve faze planiranja, projektiranja i upotrebe cesta.

U okviru tog opsežnog postupka države članice moraju provoditi redovite procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže, na temelju metodologije za skaliranje rizika koja omogućuje bolje utvrđivanje rizika od prometnih nesreća na određenim dionicama cesta. To će dovesti do toga da su provjere sigurnosti na cestama fokusirane na najopasnije dionice i tako doprinijeti usmjeravanju ulaganja tamo gdje su najpotrebnija. Komisija je izradila smjernice¹⁸ kako bi pomogla nacionalnim tijelima u njihovim zadaćama, kao i kartu Europe¹⁹ na kojoj je prikazana cijela cestovna mreža obuhvaćena tom direktivom.

Komisija trenutačno priprema smjernice za projektiranje sigurnih cesta i infrastrukture prilagođene nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, koje se nadovezuju na Europsku deklaraciju o biciklističkom prometu²⁰ i zahtjev iz Direktive RISM da nezaštićeni sudionici budu sustavno uzeti u obzir u svim postupcima upravljanja sigurnošću na cestama.

Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima²¹ predviđeni su statični i dinamični prometni propisi kao što su ograničenja brzine na sveobuhvatnoj mreži TEN-T,

¹⁶ COM(2018) 293 final, Prilog I.

¹⁷ Direktiva (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 305/1, 26.11.2019., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Priručnik za metodologiju i provedbu procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers – Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#).

²⁰ [Europska deklaracija o biciklističkom prometu, SL C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

²¹ Direktiva (EU) 2023/2661 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. studenog 2023. o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L, 2023/2661, 30.11.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

autocestama, primarnim cestama i gradskim čvorištima. Poboljšat će poštovanje propisa vozača i omogućiti sigurniji i pametniji promet pružanjem podrške za inteligentne sustave za pomoć pri kontroli brzine te za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost.

4.2. SIGURNOST VOZILA

Sigurna vozila drugo su načelo pristupa sigurnog sustava. Vozila znatno utječu na sigurnost na cestama, a brze tehnološke promjene znače da im je potrebno stalno posvećivati regulatornu pozornost.

Uredba o općoj sigurnosti vozila²², u kojoj su utvrđeni minimalni sigurnosni standardi za sva nova vozila koja se prodaju na tržištu EU-a, stupila je na snagu u srpnju 2024. Njome su uvedeni zahtjevi koji bi mogli znatno poboljšati sigurnost, kao što su inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine, pomoć za zadržavanje u prometnoj traci, sustavi za obavješćivanje vozača o mrtvom kutu i sustavi za detekciju pri vožnji unatrag te povećana područja zaštite od udarca glavom koja mogu ublažiti ozljede u sudarima s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, kao što su pješaci i biciklisti. Komisija kontinuirano surađuje s državama članicama i dionicima na provedbi te uredbe i regulatornog okvira za automatizirana vozila.

Komisija je u travnju 2025. predložila reviziju pravila EU-a o tehničkoj ispravnosti vozila²³. Cilj je zaštititi vozila tijekom cijelog njihova životnog vijeka i smanjiti emisije onečišćenja zraka i buke, posebno s obzirom na tehnološki razvoj i u kontekstu sve starijeg voznog parka EU-a. Cilj je predloženih novih pravila prilagoditi periodične tehničke preglede električnih vozila i naprednih sustava za pomoć vozaču, uvesti obvezne periodične tehničke preglede motocikala te godišnje preglede starijih automobila i kombija, uvesti napredne metode ispitivanja emisija radi identificiranja vozila s visokim emisijama te uvesti obvezne preglede osiguranja tereta pri pregledima na cesti. Procjenjuje se da bi provedba tih mjera spasila oko 7000 života i spriječila oko 65 000 teških ozljeda u razdoblju od 2026. do 2050.

4.3. SIGURNO SUDJELOVANJE U PROMETU

Sigurno sudjelovanje u prometu, koje uključuje prilagođenu brzinu, trijeznu i pozornu vožnju i korištenje sigurnosne opreme, treće je područje djelovanja u postojećem Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. i treće načelo pristupa sigurnog sustava. Izdavanje vozačkih dozvola, ciljano obrazovanje i informiranje javnosti te snažni provedbeni mehanizmi važni su elementi strukture poticaja za sigurno sudjelovanje u prometu i sigurna vozila.

²² [Uredba \(EU\) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2019.](#) o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

²³ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji, COM(2025) 180 final, te Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o dokumentima za registraciju vozila i podacima o registraciji vozila evidentiranim u nacionalnim registriranim vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/37/EZ, COM(2025) 179 final.

EU je u listopadu 2025. donio revidiranu **Direktivu o vozačkim dozvolama**²⁴. Osim uvođenja mobilnih vozačkih dozvola, novim pravilima predviđena je vožnja uz pratnju za mlade koji uče voziti, stroža pravila i/ili kazne za nove vozače koji su vozili pod utjecajem alkohola i opojnih sredstava, informiranje o riziku, bolja zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu i novi okvir koji državama članicama omogućuje provjeru mentalne i tjelesne sposobnosti vozača za upravljanje vozilom tijekom cijelog života.

Iako je prethodnim pravilima EU-a poboljšano poštovanje prometnih propisa nerezidentnih vozača, i dalje je ostala znatna rupa u zakonodavstvu: otprilike 40 % prekograničnih prekršaja nije kažnjeno zbog poteškoća u identifikaciji počinitelja te izvršenju novčanih kazni i zabrana vožnje. Ti su nedostaci otklonjeni novom Direktivom o vozačkim dozvolama. Za teže prekršaje, kao što su vožnja pod utjecajem alkohola ili opojnih sredstava, prekoračenje brzine za više od 50 km ili kršenje prometnih propisa i uzrokovanje smrti ili teške ozljede druge osobe, država članica koja izdaje vozačku dozvolu bit će obvezna izreći **zabranu vožnje** sličnu kazni koju je izrekla država članica u kojoj je počinjen prekršaj. Time će kazna imati učinak u cijelom EU-u. Osim toga, nedavno donesenom **Direktivom o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima**²⁵ jača se suradnja među državama članicama uspostavljanjem uzajamne pomoći radi djelotvornog izvršavanja novčanih kazni za širi spektar prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama.

Brzina je i dalje glavni čimbenik koji doprinosi prometnim nesrećama. Prekomjerna ili neprilagođena brzina utvrđena je u 10 – 15 % svih nesreća i oko 30 % smrtonosnih nesreća te pogoršava posljedice svih nesreća. Ako pješaka udari automobil koji se kreće brzinom od 30 km/h, vjerojatnost preživljavanja je 90 %, a na 50 km/h ta vjerojatnost pada na 20 %²⁶. Iako je brzina i dalje politički i kulturno osjetljivo pitanje, inicijative za smanjenje brzine, uz smanjenje broja prometnih nesreća, smrtnih slučajeva i ozljeda, donose i druge znatne koristi, kao što su koristi za okoliš, pri čemu se smanjuju emisije, razine onečišćenja bukom i potrošnja goriva.

Mnoge inicijative na razini EU-a već se bave pitanjem brzine. Među njima su i prethodno navedena Uredba EU-a o općoj sigurnosti vozila i Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Brojna nacionalna, regionalna i lokalna tijela već su uvela ili planiraju uvesti nove inicijative za upravljanje brzinom, kao što su zone s ograničenjem od 30 km/h u gradovima, posebno na područjima kojima se aktivno kreću nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu i često susreću s vozilima na planirani način²⁷.

²⁴ [Direktiva \(EU\) 2025/2205 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2025. o vozačkim dozvolama](#), izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012.

²⁵ Direktiva (EU) 2024/3237 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Vidjeti G. Yannis i E. Michelaraki, *Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review*, Journal of Safety Research 92 (2025.) str. 490–503, u kojem se navodi da „postojeći znanstveni dokazi upućuju na to da se uvođenjem ograničenja brzine od 30 km/h u gradovima može spasiti više od 40 %

Drugi su se odlučili za druge mjere: na primjer, usredotočili su se na poboljšanje projektiranja infrastrukture radi zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, bolje utvrđivanje rizika i upravljanje njima ili razdvajanje prometnih tokova, kažnjavanje prekoračenja ograničenja brzine te bolju informiranost i komunikaciju.

4.4. BRZE I DJELOTVORNE HITNE SLUŽBE

Brza reakcija u hitnim slučajevima presudna je za spašavanje života i smanjenje težine ozljeda. EU djelovanjem u području pomoći nakon sudara, koja je četvrto načelo pristupa sigurnog sustava, nastoji skratiti vrijeme između nesreće i dolaska hitnih medicinskih službi na mjesto nesreće. Brža reakcija hitnih službi uvelike povećava izgleda za preživljavanje: jedna studija iz Španjolske²⁸ pokazala je da skraćivanje vremena dolaska na mjesto nesreće za 10 minuta smanjuje vjerojatnost smrti za trećinu.

Rezultati studije Trendline pokazuju da u većini europskih zemalja u 50 % slučajeva hitne službe dođu na mjesto nesreće za 10 minuta ili manje. U 95 % slučajeva za dolazak je potrebno oko 25 minuta ili manje. To je vrijeme u prosjeku dulje za 10 minuta u ruralnim područjima nego u urbanim područjima.

Zakonodavstvom EU-a o sustavu eCall automatizirani sustavi hitnog pozivanja na broj 112 postali su obvezni u svim novim automobilima koji se prodaju u EU-u od 1. travnja 2018. Analiza u Finskoj²⁹ pokazala je da se upotrebom sustava eCall vrijeme između početnog poziva hitnim službama i dolaska medicinskih službi na mjesto nesreće skraćuje s 25 na 22 minute. Još se više skraćuje vrijeme dolaska na autocestama, s 20 na 14 minuta.

Komisija je 2024. ažurirala zakonodavstvo o sustavu eCall kako bi omogućila njegovu upotrebu s najnovijim komunikacijskim tehnologijama³⁰ od 1. siječnja 2026. za nove vrste vozila i od 1. siječnja 2027. za sva nova vozila. S druge strane, postupno ukidanje mobilnih komunikacijskih mreža 2G i 3G u cijelom EU-u u narednim godinama moglo bi onemogućiti postojećim vozilima opremljenima uređajima eCall 2G/3G riziku da koriste uslugu eCall.

4.5. KOORDINACIJA I INFORMIRANJE NA RAZINI EU-A

EU i njegove države članice zajednički su odgovorni i nadležni za politiku sigurnosti na cestama. Da bi se poboljšala sigurnost, potrebno je koordinirano djelovanje svih strana na svim razinama upravljanja: javna tijela, industrija, udruge korisnika, nevladine organizacije, škole i istraživači.

Na razini EU-a **skupina na visokoj razini za sigurnost na cestama**, koju čine visokopozicionirani nacionalni predstavnici, mjesto je za razmjenu i savjetovanje s

života, uz znatne pozitivne učinke na okoliš, potrošnju energije i javno zdravlje, uključujući smanjenu potrošnju goriva i povećano pješčenje i vožnju biciklom”.

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, *The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?*, Accident Analysis & Prevention 2010., svezak 42., 4. izdanje, srpanj 2010., str. 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ Mreže s komutacijom paketa pomoću IMS-a kao što su 4G i 5G.

državama članicama. Članovi skupine na visokoj razini raspravljaju o napretku na nacionalnoj razini i često postavljaju pitanja od zajedničkog interesa za koja bi željeli da se poduzmu mjere na razini EU-a, kao što je reguliranje osobnih prijevoznih sredstava ili primjenjivanje prometnih propisa na automatizirana vozila.

Komisija svake druge godine održava **konferenciju o rezultatima u području sigurnosti na cestama** radi rasprave o napretku, razmjene najboljih primjera iz prakse i uključivanja dionika. **Europski koordinator za sigurnost na cestama** koordinira rad s državama članicama.

Komisija potiče dobrovoljno preuzimanje obveza na temelju **Europske povelje o sigurnosti na cestama**³¹, najveće svjetske platforme civilnog društva za sigurnost na cestama s više od 4300 članova. Godišnjim nagradama odaje se priznanje inovativnim inicijativama, uključujući priznanje za sigurne europske gradove.

EU-ov program za razmjenu informacija o sigurnosti na cestama³² koristi financijska sredstva EU-a kako bi se u državama članicama s najvećim potencijalom za poboljšanje rezultata provele aktivnosti izgradnje kapaciteta i povezivanja. Službenici se povezuju s kolegama u drugim zemljama razmjeno najboljih primjera iz prakse i predstavljanjem uspješnih inicijativa. Nekoliko suradničkih razmjena dovelo je do konkretnog napretka u nacionalnim strategijama i planiranju sigurnosti na cestama. Nakon suradnje sa Švedskom Litva je počela raditi na proširenju cestovne infrastrukture po principu 2+1³³. Rumunjska je započela s pripremanjem za uspostavljanje nacionalne mreže fiksnih kamera za mjerenje brzine po uzoru na španjolski sustav, a uvođenje je trenutno planirano za 2026. Latvija je počela ispitivati mogućnost provedbe temeljitih istraga prometnih nesreća na temelju finske metodologije. Grčka je novim zakonom o cestovnom prometu smanjila ograničenja brzine u gradskim područjima na 30 km/h te će uvesti dodatne mjere za poboljšanje sigurnosti motociklista nakon razmjene znanja sa Španjolskom i Danskom.

To zagovaranje uspješno je okupilo zainteresirane dionike iz područja sigurnosti na cestama i potaknulo određenu razinu uzajamnog ocjenjivanja i učenja među državama članicama. Međutim, nacionalna tijela i dalje su primarno odgovorna za to da sigurnost na cestama postane politički prioritet i da pitanja sigurnosti na cestama budu uključena u druge sektore kao što su gospodarska politika, zdravlje i sigurnost na radnom mjestu.

4.6. FINANCIRANJE SIGURNOSTI NA CESTAMA

Financiranje je neophodno za provedbu rješenja za sigurnost na cestama i ubrzavanje napretka u području sigurnosti na cestama u cijeloj Europi, posebno u zemljama koje zaostaju u postizanju rezultata u području sigurnosti na cestama.

EU upotrebljava tri glavna instrumenta za financiranje nacionalnih i regionalnih projekata prometne infrastrukture koji doprinose sigurnosti na cestama: Europski fond za regionalni razvoj (EFRR) i Kohezijski fond (KF), kojima zajedno upravljaju Komisija i

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/?etrans=hr>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Cesta po principu 2+1 vrsta je ceste s dvije trake u jednom smjeru i jednom trakom u suprotnom smjeru, odvojenom crtom ili zaprekom, pri čemu se smjer druge trake izmjenjuje svakih nekoliko kilometara. To omogućuje sigurno pretjecanje, a troškovi izgradnje niži su od troškova ceste s dva kolnička traka u oba smjera.

države članice, te Instrument za povezivanje Europe (CEF), kojim izravno upravlja Komisija. Osim toga, Mehanizmom za oporavak i otpornost financirani su projekti koji doprinose sigurnosti na cestama.

U okviru CEF-a EU je financirao i prekogranične projekte izgradnje kapaciteta kao što su procjene cestovne infrastrukture na razini cijele mreže, ključni pokazatelji uspješnosti, kampanje za provedbu propisa i prekogranična provedba usluga ITS-a.

U nedavnom izvješću Europskog revizorskog suda³⁴ procijenjeno je da je tijekom posljednjeg desetljeća 6663 milijuna EUR³⁵ financijskih sredstava iz EFRR-a, KF-a i CEF-a, odnosno nešto više od 2 % vrijednosti tih fondova, dodijeljeno projektima koji se odnose na sigurnost na cestama. Međutim, te procjene obuhvaćaju i infrastrukturne i druge projekte u kojima je sigurnost na cestama samo sekundarni cilj, a ne glavna svrha djelovanja. Sud je preporučio da se kod sufinanciranja sredstvima EU-a prednost da inicijativama koje bi imale najveći učinak na sigurnost na cestama.

U okviru programa Obzor Europa na raspolaganje su stavljena i financijska sredstva za daljnja istraživanja, među ostalim za sigurnu infrastrukturu, sigurna vozila, sigurno sudjelovanje u prometu i pomoć nakon sudara. Za istraživačke projekte u području sigurnosti na cestama dodijeljeno je oko 123 milijuna EUR za razdoblje od 2021. do 2027., što je oko 0,13 % ukupne vrijednosti trenutnog programa Obzor Europa.

U svojoj politici kreditiranja u području prometa iz 2022., čije je preispitivanje u sredini programskog razdoblja predviđeno za 2026., Europska investicijska banka (EIB) navela je da je uključivanje sigurnosti u sva ulaganja u ceste prioritet. Osim toga, mjere za zaštitu sigurnosti na cestama dio su okolišnih i socijalnih standarda koji se primjenjuju na sve aktivnosti EIB-a. U okviru Platforme za sigurniji promet EIB je podržao ciljana ulaganja u sigurnost na cestama te pružao savjetodavnu potporu i tehničku pomoć, što je dovelo do pokretanja projekata u nekoliko država članica EU-a. Unutar EU-a EIB zahtijeva usklađenost s Direktivom RIMS i Direktivom o sigurnosti tunela³⁶, uključujući procjene učinka na sigurnost na cestama i revizije sigurnosti na cestama.

4.6.1. KRATKI PRIKAZ ISTRAŽIVANJA O SIGURNOSTI NA CESTAMA KOJE JE FINANCIRAO EU

U razdoblju od 2021. do 2025. u okviru programa Obzor Europa financirano je više od 20 istraživačkih i inovacijskih projekata kojima je u prvom planu sigurnost na cestama.

Istraživačkim aktivnostima o sigurnosti na cestama koje financira EU obuhvaćena su četiri glavna područja koja odgovaraju četirima načelima pristupa sigurnog sustava: sigurna infrastruktura, sigurna vozila, sigurno sudjelovanje u prometu te brza i djelotvorna pomoć nakon sudara.

³⁴ Europski revizorski sud, tematsko izvješće 04/2024, Postizanje ciljeva EU-a u području sigurnosti na cestama: Vrijeme je za prebacivanje u višu brzinu, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_HR.pdf.

³⁵ CEF: 1477 milijuna EUR; EFRR i KF: 5186 milijuna EUR.

³⁶ Direktiva 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži.

Projektima povezanim s infrastrukturom, koji traju do 2026./2027., nastoji se stvoriti okvir za procjenu sigurnosti koja se temelji na podacima (Evoroads³⁷), razviti infrastruktura za optimalno praćenje sigurnosti na cestama (iDriving³⁸) i osmisliti rješenja za sigurnost na cestama za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu u gradskim sredinama (Soteria³⁹).

Trenutačni projekti u području sigurnosti vozila obuhvaćaju teme kao što su razvoj aktivnih i pasivnih sigurnosnih sustava za buduća autonomna vozila (SAFE-UP⁴⁰) i posredovanje između ljudske vožnje i automatizirane vožnje (Mediator⁴¹).

Noviji projekti o sigurnom sudjelovanju u prometu odnose se na sve od procjene sigurnosti sudionika u cestovnom prometu u gradskim područjima (PHOEBE⁴²) do upravljanja urbanim prostorom za obrasce aktivne mobilnosti (REALLOCATE⁴³) i načina otkrivanja alkohola, opojnih sredstava i umora kod vozača gospodarskih vozila (PANACEA⁴⁴).

U području brze i djelotvorne pomoći nakon sudara u prvom je planu razvoj učinkovitih protumjera i mjera nakon prometne nesreće za sve načine cestovnog prijevoza, povezivanje medicinskih i inženjerskih alata (ProAct_Us⁴⁵) i procjena dugoročnih posljedica prometnih nesreća (IMPROVA⁴⁶).

4.7. NACIONALNA PROVEDBA MJERA ZA SIGURNOST NA CESTAMA

Iako se na razini EU-a provode važne inicijative u području zakonodavstva, financiranja, istraživanja i informiranja, primarnu odgovornost za sigurnost na cestama snose nacionalna, regionalna i općinska tijela.

U izvješćima za pojedine zemlje objavljenima uz ovo izvješće navedene su brojne mjere koje se poduzimaju na nacionalnoj razini. Te se mjere u većini slučajeva temelje na višegodišnjim strategijama, akcijskim planovima ili programima djelovanja na razini vlade u kojima se utvrđuju zasebni nacionalni prioriteti, dodjeljuju financijska sredstva i određuju posebni ciljevi.

Ta izvješća za pojedine zemlje jasno pokazuju da su se kontinuirano djelovanje, ulaganja i davanje prednosti sigurnosti na cestama često isplatili. Na primjer, iako Poljska, Litva i Slovenija i dalje nailaze na poteškoće, broj smrtnih slučajeva na cestama 2024. smanjio se za 33 – 35 % u odnosu na 2019. u svakoj od tih zemalja, što znači da su na dobrom putu da ostvare cilj smanjenja od 50 % do 2030. S druge strane, neke zemlje,

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

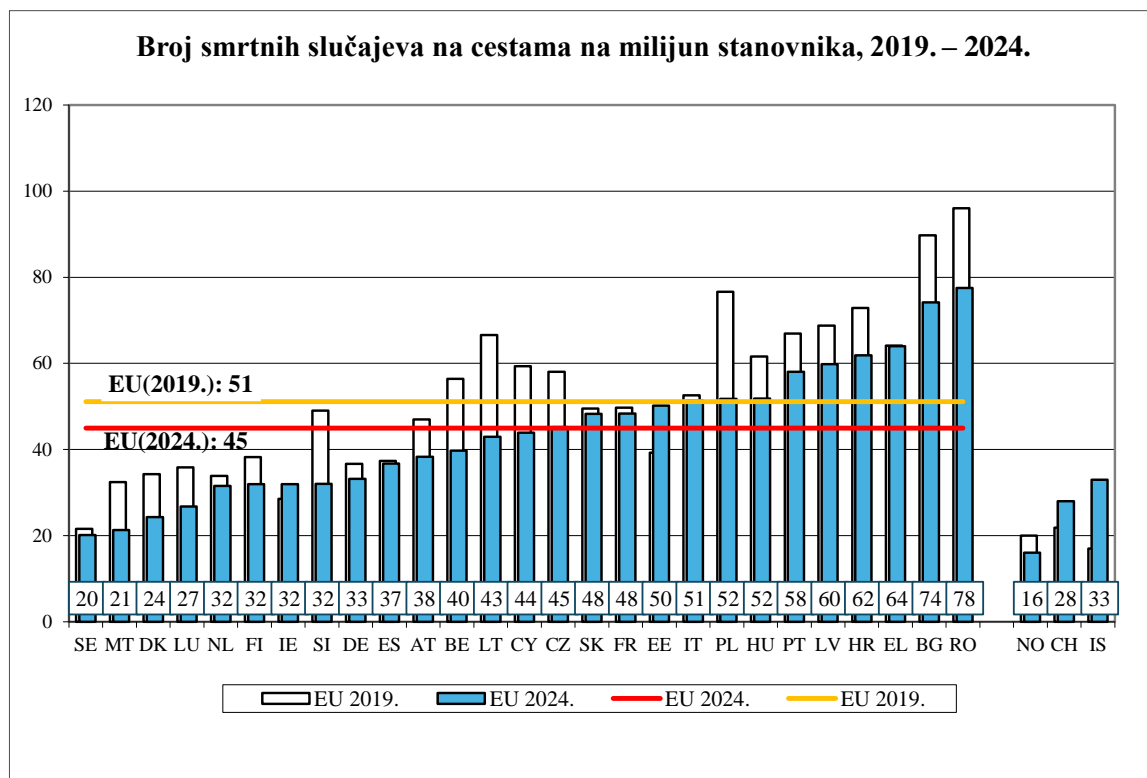
⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

uključujući Bugarsku, Rumunjsku i Grčku, i dalje bilježe znatno veći broj smrtnih slučajeva na cestama od prosjeka EU-a, što ukazuje na potrebu za dodatnim mjerama u tim državama članicama. Iako su 2025. u nekim zemljama uvedene nove mjere politike za sigurnost na cestama, njihov učinak još nije vidljiv u podacima o sigurnosti na cestama.



Slika 5. Broj smrtnih slučajeva na cestama u EU-u na milijun stanovnika 2019. – 2024. Izvori: EU-ova baza podataka CARE o prometnim nesrećama; za podatke o stanovništvu Eurostat (mrežna oznaka podataka [demo_pjan](#)).

Mjere koje će biti uspješne mogu se razlikovati ovisno o nacionalnom kontekstu. Među postignućima ističu se prilagođena ulaganja u cestovnu infrastrukturu i sigurnost na gradskim cestama u Poljskoj, uvođenje ograničenja brzine od 30 km/h u gradskim središtima u cijeloj Španjolskoj, uvođenje sveobuhvatne mreže automatiziranih prometnih kamera u Francuskoj, nova nacionalna politička platforma za sigurnost na cestama za sve razine savezne i regionalne vlasti u Belgiji te temeljito istražene i dobro provedene kampanje za informiranje javnosti o sigurnosti na cestama u Danskoj.

Pojedinosti o profilima sigurnosti na cestama svake države članice mogu se pronaći u izvješćima za pojedine zemlje objavljenima uz ovu Komunikaciju⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

5. DRUŠTVENI I TEHNOLOŠKI TREND OVI KOJI UTJEČU NA SIGURNOST NA CESTAMA

U nekoliko područja kojima nije pridana velika pozornost u trenutku donošenja Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. u međuvremenu se pojavila potreba za ciljanim mjerama radi smanjenja njihova učinka na sigurnost na cestama.

5.1. DEMOGRAFSKE PROMJENE

Velike promjene u demografskoj strukturi EU-a izravno utječu na sigurnost na cestama. Stanovništvo stari, a predviđa se da će se udio građana u dobi od 65 godina i više povećati s 22 % u 2024. na 30 % do 2050.⁴⁸ Ta demografska promjena donosi jedinstvene poteškoće jer stariji sudionici u cestovnom prometu postaju ranjiviji zbog fizičke slabosti, sporijeg reagiranja i većih stopa teških ozljeda⁴⁹.

Nastavlja se trend urbanizacije, pri čemu više od 75 % stanovništva EU-a trenutačno živi u gradskim područjima⁵⁰. Ta koncentracija ljudi u izgrađenim sredinama stvara novu dinamiku mobilnosti, uključujući veći izbor načina kretanja, veći broj pješaka i biciklista te veću gustoću prometa.

5.2. TEHNOLOŠKA POSTIGNUĆA

Automobilski sektor prolazi kroz dosad nezabilježenu tehnološku transformaciju koja znatno utječe na sigurnost. Napredni sustavi za pomoć vozaču (ADAS) postaju standardna oprema, a tehnologije kao što su automatsko kočenje u slučaju opasnosti, pomoć za zadržavanje u prometnoj traci i inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine imaju mjerljive pozitivne učinke na sigurnost. Da bi te značajke bile uspješne, treba se pobrinuti da ih vozači prihvate.

Tehnologije povezanog vozila omogućuju upozoravanje o opasnostima u stvarnom vremenu i optimizaciju upravljanja prometom. Komunikacija vozilo-vozilo (V2V) i vozilo-infrastruktura može upozoriti vozače na opasne uvjete, mjesta nesreće i optimalne rute. Njihova primjena u državama članicama pokazala je njihovu dodanu vrijednost. Dokazano je da hitne službe brže i sigurnije stižu na svoja odredišta, a operatori cestovnog prometa imaju točne informacije u stvarnom vremenu o prosječnim brzinama i gustoći prometa. Sustav postaje djelotvorniji sa svakim novim vozilom, ali još nije postignuta sveobuhvatna pokrivenost na razini EU-a, posebno za usluge V2V.

Postupno uvođenje automatiziranih vozila istodobno pruža prilike i stvara izazove. Iako se pokazalo da veća automatizacija smanjuje utjecaj ljudske pogreške, u prijelaznom

⁴⁸ Izvor: Eurostat (mrežne oznake podataka [proj_23np](#) i [demo_pjanbroad](#)), relevantni članak na stranici Statistics Explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing&etrs=hr#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Vidjeti tematsko izvješće o starijim osobama na stranicama https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en i <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Izvor: Eurostat (mrežna oznaka podataka [cens_21urb01](#)), vidjeti i: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications?etrs=hr>.

razdoblju pojavit će se novi izazovi kao što su upravljanje sigurnom interakcijom između autonomnih vozila i vozila kojima upravljaju ljudi u mješovitom prometu, jamčenje sigurnosti nemotoriziranih sudionika u cestovnom prometu i utvrđivanje odgovornosti za sudare u kojima sudjeluju automatizirana vozila.

5.3. NOVI OBRASCI MOBILNOSTI

Sektor prometa i mobilnosti mijenja se zbog novih usluga i promjena u ponašanju sudionika u cestovnom prometu. Širenje rješenja za mikromobilnost kao što su električni romobili, električni bicikli i druga osobna prijevozna sredstva stvorilo je nove kategorije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Ti korisnici često moraju dijeliti oskudni gradski ulični prostor s pješacima i biciklistima.

Usluge naručivanja prijevoza i zajedničke vožnje automobilom promijenile su obrasce putovanja i potencijalno povećale broj prijeđenih kilometara gradskih vozila, pri čemu je aktivnost koncentrirana na razdoblja vršnog opterećenja.

Ekonomija honorarnih poslova uzrokovala je širenje usluga dostave motociklima i biciklima kojima upravljaju radnici suočeni s vremenskim pritiskom i gospodarskim ograničenjima, što često potiče rizično ponašanje⁵¹, dok vrste vozila koje koriste vozači dostave, uključujući nezakonito uvezene električne romobile ili neodobrene mopede koji premašuju primjenjiva ograničenja brzine, povećavaju rizike u prometu.

5.4. UTJECAJ KLIMATSKIH PROMJENA

Klimatske promjene postale su važan, ali podcijenjen čimbenik koji utječe na sigurnost na cestama. Ekstremni vremenski uvjeti postaju sve češći i ozbiljniji, što stvara opasne uvjete vožnje. Toplinski valovi mogu oštetiti cestovne površne i utjecati na sposobnosti vozača, dok povećana učestalost oluja, poplava i mrazova stvara opasne uvjete u kojima je potrebno imati prilagodljivu infrastrukturu i kapacitete za hitne intervencije.

Porast temperature utječe i na performanse vozila, posebno električnih vozila, te može povećati rizik od kvarova na gumama. Efekt urbanog toplinskog otoka pogoršava te opasnosti u gradovima, u kojima površinske temperature mogu znatno premašiti temperature okoline.

5.5. KIBERNETIČKA SIGURNOST I KORIŠTENJE PODATAKA

Sve veća međusobna povezanost vozila uzrokovala je nove slabe točke koje su bile jedva poznate kad je izrađen Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. Kibernetičke prijetnje povezanim i automatiziranim vozilima mogu uzrokovati prometne nesreće, onesposobiti sigurnosne sustave i ugroziti privatnost. Ta će se pitanja razmotriti i u okviru Akta o kibernetičkoj otpornosti⁵².

⁵¹ Vidjeti: *The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers* – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

⁵² [Uredba – 2024/2847 – HR – EUR-Lex](#).

U posljednjih pet godina prikuplja se sve više podataka, ali potencijal velike količine podataka još nije iskorišten kako bi se stekle korisne spoznaje o sigurnosti na cestama. Podaci u vozilu koje posjeduju proizvođači vozila, podaci o zahtjevima za odštetu koje posjeduju osiguravatelji i podaci o zdravstvenim incidentima koje posjeduju bolnice i službe hitne pomoći rijetko se razmjenjuju za potrebe sigurnosti na cestama. Na primjer, podaci iz elektroničkih uređaja za zapisivanje podataka u vozilu dostupni su samo za posebne istraživačke svrhe, kao što je istraživanje događaja koji su se odvijali u sekundama prije određene prometne nesreće, ali nisu dostupni u raščlanjenom obliku kako bi doprinijeli oblikovanju politika.

6. GOSPODARSKE POSLJEDICE NERJEŠAVANJA PITANJA SIGURNOSTI NA CESTAMA

Prometne nesreće veliko su socijalno, gospodarsko i zdravstveno opterećenje za gospodarstvo EU-a. Procjenjuje se da vanjski socioekonomski troškovi smrtonosnih, teških i lakših ozljeda iznose oko 2 % BDP-a država članica EU-a⁵³. Ti su troškovi i dalje kontinuirano visoki unatoč napretku u smanjenju učestalosti i težine prometnih nesreća. Smanjenjem broja poginulih na cestama za 50 % do 2030. (u odnosu na 2019.) spriječilo bi se oko 11 000 smrtnih slučajeva i pomoglo smanjiti oko 100 000 teških ozljeda na našim cestama svake godine.

Troškovi zdravstvene skrbi i rehabilitacije imaju najizravniji i najvidljiviji učinak na gospodarstvo. Troškovi hitnih medicinskih službi, hospitalizacije, rehabilitacije i dugotrajne skrbi za žrtve prometnih nesreća opterećuju proračune za zdravstvo u državama članicama⁵⁴. Nadalje, stopa teških ozljeda smanjuje se sporije od stope smrtnih slučajeva. Troškovi liječenja posljedica za **mentalno zdravlje** osoba koje su preživjele nesreće, članova obitelji i svjedoka dodatno opterećuju gospodarstvo⁵⁵.

Gubitak produktivnosti i gospodarske proizvodnje druga su velika sastavnica učinka prometnih nesreća. Svaka smrt na cestama jednaka je desetljećima izgubljenog života, i kod kuće i na radnom mjestu, dok teške ozljede često uzrokuju trajni invaliditet ili smanjenu radnu sposobnost. Gubitak produktivnosti posljedica je skraćenog radnog vijeka i troškova zamjene ljudskog kapitala, ali i nemogućnosti pogođenih pojedinaca da obavljaju neplaćeni rad kao što su kućanski poslovi ili volontiranje.

Troškovi infrastrukture i hitne pomoći uključuju slanje hitnih službi, upravljanje prometom tijekom otklanjanja posljedica nesreće, materijalnu štetu te popravak ili zamjenu vozila. Ti izravni troškovi rastu kako vozila i cestovna infrastruktura postaju tehnološki napredniji, a njihov popravak ili zamjena skuplji.

Administrativni troškovi proizlaze iz troškova slanja policijskih, vatrogasnih i drugih (nemedicinskih) hitnih službi na mjesto prometne nesreće. Postoje i dodatni troškovi

⁵³ Priručnik Europske komisije o vanjskim troškovima prijevoza iz 2019. (nova verzija u pripremi).

⁵⁴ Vidjeti: Studija za potporu procjeni Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. u sredini programskog razdoblja: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/hr/>.

⁵⁵ Na primjer, u okviru projekta IMPROVA, koji se financira iz programa Obzor Europa, provedeno je sustavno preispitivanje više od 1400 studija o psihološkim učincima prometnih nesreća i utvrđen je niz dugoročnih posljedica, uključujući poremećaje povezane sa stresom (kao što su posttraumatski stresni poremećaj i poremećaji prilagodbe), anksiozne poremećaje i fobije, poremećaje raspoloženja (kao što je depresija) i druge funkcionalne poremećaje.

povezani s pravosuđem, kao što su pravni troškovi, troškovi kaznenog progona počinitelja te troškovi tužbi i osiguranja.

Uz izravne troškove, prometne nesreće imaju i znatan neizravni utjecaj na gospodarstvo. Primjeri uključuju izgubljeno vrijeme i povećanu potrošnju goriva uzrokovanu **prometnim zagušenjem** zbog prometnih nesreća.

7. POTREBE ZA ULAGANJEM

Da bi se iskoristile potencijalne gospodarske koristi od sprečavanja prometnih nesreća potrebna su velika, ali isplativa ulaganja. Potrebno je koordinirano financiranje na svim razinama vlasti kako bi se poboljšala infrastruktura, unaprijedila provedba propisa, uvele tehnologije za sigurnost vozila i uspostavili obrazovni programi.

Međutim, istraživanja pokazuju da gospodarski povrat tih ulaganja znatno premašuje troškove, zbog čega je povećanje sigurnosti na cestama jedna od najisplativijih dostupnih mjera javne politike⁵⁶. Postoje uvjerljivi gospodarski razlozi za brzo djelovanje u području sigurnosti na cestama, a troškovi nedjelovanja znatno premašuju ulaganja potrebna za djelotvorne mjere.

Europski revizorski sud u svojem je tematskom izvješću iz 2024. napomenuo da sigurnost na cestama često nije glavni kriterij za odabir infrastrukturnih projekata koje sufinancira EU; u kriterijima za odabir često se zanemaruju cestovne dionice s visokom stopom prometnih nesreća. Europski revizorski sud preporučio je jasnije određivanje prioriteta kako bi buduće financiranje bilo usmjereno na mjere za koje je najvjerojatnije da će smanjiti broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda.

Osim ulaganja u novu i preprojektiranu cestovnu infrastrukturu, potrebno je izdvojiti i sredstva za održavanje te cestovne infrastrukture. Ne samo da se na cestama EU-a nalazi više novih vozila (od 2019. zabilježeno je povećanje od gotovo 5 milijuna osobnih automobila i više od 270 000 kamiona⁵⁷) nego se i utjecaj klimatskih promjena očituje u sve češćim i intenzivnijim požarima, olujama i poplavama, a sve to utječe na cjelovitost i sigurnost cesta. Dodatno pitanje koje treba razmotriti sve je veća potreba za poboljšanjem vojne mobilnosti i prilagođavanjem zahtjevima za dvojni namjenu u cijelom EU-u, za što je potrebno poboljšati odabrane dionice cestovne infrastrukture (uključujući ceste, mostove i tunele) kako bi se postigla strukturna robusnost i operativna otpornost. Takva poboljšanja trebala bi biti osmišljena tako da se izbjegne stvaranje novih uskih grla i zadrži funkcionalnost pri povećanju opterećenja i u stresnim uvjetima (npr. povećani promet teških vozila, preusmjeravanje povezano s nesrećama).

Čimbenici i izazovi povezani s rizicima na cestama ukazuju i na to da je potrebno kontinuirano ulagati u kapacitete za utvrđivanje prekršaja i provedbu propisa u slučaju prekoračenja brzine, vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih sredstava, odvratanja

⁵⁶ U nedavnoj nizozemskoj studiji (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) procijenjeno je da je omjer troškova i koristi kod ulaganja u nacionalnu cestovnu infrastrukturu između 1 : 7 i 1 : 2,5. U starijem izvješću Konferencije europskih upravitelja cesta sažeti su omjeri troškova i koristi za niz mjera za sigurnost na cestama: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

pozornosti, prolaska kroz crveno svjetlo i nevezivanja sigurnosnog pojasa. Tim se ulaganjima moraju osigurati dostatna sredstva za policijske službe kako bi imale dovoljno zaposlenika i provodile provjere na cesti, kao i za automatizirane sustave za otkrivanje prekršaja i provedbu propisa koji se temelje na kamerama.

Provedbu propisa treba pratiti financiranje djelotvornih kampanja za informiranje javnosti o sigurnosti na cestama i obrazovnih kampanja. Takve kampanje moraju biti prilagođene različitim ciljnim skupinama (djeca, adolescenti, vozači koji uče voziti i novi vozači, iskusniji vozači i drugi sudionici u cestovnom prometu kao što su biciklisti i korisnici osobnih prijevoznih sredstava) i različitim rizičnim skupinama kao što su mladi muškarci, starije osobe i motociklisti. Najbolje ih je provoditi na nacionalnoj ili regionalnoj razini, no tijela država članica zatražila su od EU-a da podupre pripremu i provedbu takvih kampanja⁵⁸ te da olakša razmjenu najboljih primjera iz prakse⁵⁹.

8. DALJNI KORACI

Ovo izvješće u sredini programskog razdoblja ukazuje na potrebu za ubrzanim i ciljanim djelovanjem u više područja. Komisija je utvrdila niz prioriteta za sve relevantne razine upravljanja (na razini EU-a i nacionalnoj razini) te provodi postojeće ili nove mjere kojima svi dionici trebaju posvetiti hitnu pozornost, kontinuirano se angažirati i osigurati namjensko financiranje.

8.1. UBRZAVANJE POBOLJŠANJA SIGURNOSTI INFRASTRUKTURE I UVOĐENJE INTELIGENTNIH PROMETNIH SUSTAVA

Kontinuirani izazov smanjenja broja poginulih i teško ozlijeđenih na cestama zahtijeva prioritetno ulaganje u poboljšanje cestovne infrastrukture.

Komisija trenutačno sastavlja smjernice za tijela nadležna za cestovnu infrastrukturu o projektiranju „područja uz cestu koja opraštaju pogreške”, „samoobjašnjavajućih i samoizvršavajućih cesta” i zahtjevima u pogledu kvalitete cestovne infrastrukture za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu. Te će smjernice biti objavljene 2026.

Uredba o mreži TEN-T⁶⁰ također je ažurirana 2024. kako bi se uključili novi sigurnosni zahtjevi za europsku mrežu. Planovi održive gradske mobilnosti sad moraju obuhvaćati i pitanja sigurnosti na cestama, a države članice dužne su prikupljati podatke o sigurnosti za svako gradsko čvorište. Planiranje infrastrukture mora ispunjavati operativne potrebe, uključujući sigurnost.

Komisija se obvezuje da će:

- nastaviti pružati potporu državama članicama u rješavanju problema utvrđenih u izvješćima o sigurnosti na cestama za pojedine zemlje (priložena ovom izvješću), među ostalim u slučajevima u kojima države članice utvrde takvu potporu u

⁵⁸ Na primjer, EU je u okviru programa Erasmus+ sufinancirao program „Knights for Road Safety” u okviru kojeg se školsku djecu obrazuje o sigurnosti na cestama.

⁵⁹ Obrazovne kampanje o sigurnosti na cestama često se predstavljaju na godišnjoj dodjeli nagrada EU-a za izvrsnost u sigurnosti na cestama.

⁶⁰ Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013.

svojim nacionalnim i regionalnim partnerskim planovima za ulaganja i reforme za razdoblje financiranja 2028. – 2034.,

- uvjetovati ulaganja u cestovnu infrastrukturu u EU-u uključivanjem elemenata sigurnosti na cestama na onim dionicama cesta na kojima su moguća najveća poboljšanja sigurnosti⁶¹ i na kojima se ciljanim mjerama može ostvariti najveće poboljšanje⁶², među ostalim za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu,
- pružiti potporu državama članicama da u okviru svojih ulaganja u ceste provedu predstojeće smjernice iz 2026. o projektiranju područja uz cestu koja oprašaju pogreške, samoobjašnjavajućih i samoizvršavajućih cesta i infrastrukture za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu,
- pružiti potporu državama članicama, među ostalim izradom smjernica o projektiranju, da uključe zahtjeve za sigurnost, otpornost i operabilnost na cestama u projekte održavanja i poboljšanja cesta koji se provode kako bi se olakšala vojna mobilnost ili dvojna namjena, posebno one kojima se otklanjaju uska grla kao što su mostovi i tuneli; u tu bi svrhu trebalo razmotriti postupke za sigurnost na cestama utvrđene u Direktivi 2008/96/EZ za dionice cesta koje nisu obuhvaćene njezinim područjem primjene, ali su relevantne za vojnu mobilnost,
- doprinijeti pružanju šireg spektra besplatnih osnovnih općih prometnih informacija o sigurnosti na cestama korisnicima, koje po mogućnosti uključuju događaje kao što su „kraj kolone” ili „približavanje vozila hitne pomoći” na proširenoj zemljopisnoj mreži; u tu se svrhu planira revizija postojećih tehničkih specifikacija⁶³ u skladu s Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima⁶⁴,
- nastaviti podupirati države članice u poboljšavanju upravljanja prometom i uvođenju pametnih rješenja za provedbu propisa⁶⁵,
- razmotriti koji bi bio najbolji način promicanja daljnje primjene kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS), među ostalim putem tehničkih specifikacija,
- objaviti smjernice državama članicama o kontinuitetu usluge eCall za vozila opremljena sustavom eCall 2G/3G, među ostalim o mogućim regulatornim instrumentima na nacionalnoj razini za zadržavanje barem jedne mreže koja se koristi komutacijom kanala do 2030.

⁶¹ Na temelju članka 5. i 6.a te članka 6.d Direktive RISM, kojim je uspostavljena karta EU-a sa stupnjem rizika cesta koja obuhvaća cestovnu mrežu TEN-T, sve autoceste, sve primarne ceste koje povezuju velike gradove ili regije i sve međugradске ceste koje financira EU.

⁶² Prednost bi trebalo dati najproblematičnijim dionicama cesta utvrđenima u Priručniku za [metodologiju](#) i provedbu procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže (Europska komisija, 2023.) ili u skladu s nacionalnim metodologijama usklađenima s člankom 5. Direktive 2008/96/EZ (Direktiva RIMS).

⁶³ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 886/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti.

⁶⁴ [Direktiva \(EU\) 2023/2661 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. studenog 2023. o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=hr&etrans=hr.

8.2. BOLJA PROVEDBA PROPISA I ODVRAĆANJE

Djelotvornost mjera za sigurnost na cestama uvelike ovisi o dosljednoj i vidljivoj provedbi propisa.

Komisija namjerava:

- nastaviti podupirati države članice u razvoju robusnih provedbenih strategija za rješavanje kontinuiranih problema prekoračenja brzine, vožnje pod utjecajem alkohola i odvratanja pozornosti razmjenom najboljih primjera iz prakse u okviru inicijativa i skupina kao što su skupina na visokoj razini za sigurnost na cestama, program za razmjenu informacija o sigurnosti na cestama, Europska povelja o sigurnosti na cestama i stručna skupina CARE. To uključuje upotrebu automatiziranih tehnologija provedbe propisa i istraživanje uspješnih pristupa na temelju dokaza,
- nastaviti omogućavati djelotvornu suradnju između tijela nadležnih za izdavanje vozačkih dozvola i tijela za registraciju vozila, među ostalim upotrebom informatičkih alata kao što je MOVE-HUB,
- povećati djelotvornost uzajamne pomoći u izvršavanju kazni za prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama pomoću bolje definiranih postupaka i osigurati financijsku potporu u tu svrhu,
- izdati smjernice za države članice o upravljanju brzinom.

8.3. UNAPREĐENJE TEHNOLOGIJA ZA SIGURNOST VOZILA

Nastavno na desetljeća propisa o sigurnosti vozila, od kojih je najnoviji akt Uredba o općoj sigurnosti vozila⁶⁶, Komisija će:

- nastojati ubrzati uvođenje naprednih sigurnosnih sustava i podupirati prelazak na povezana i automatizirana vozila,
- 2027. provesti evaluaciju sigurnosnih mjera iz Uredbe o općoj sigurnosti vozila.

Osim toga, Komisija pomaže u uspostavi prekograničnih ispitnih platformi, što će omogućiti opsežno prethodno uvođenje autonomnih vozila za prijevoz putnika i robe u okviru jedinstvenog prekograničnog sustava izdavanja dozvola. Te ispitne platforme trebale bi doprinijeti spremnosti tržišta i komercijalizaciji autonomnih vozila te identificirati značajke koje će možda trebati prilagoditi radi sigurnosti. Ta će inicijativa državama članicama omogućiti daljnje uvođenje povezane infrastrukture (uključujući kooperativne inteligentne prometne sustave (C-ITS)) za bržu razmjenu podataka među vozilima i infrastrukturom, čime će se dodatno poboljšati sigurnost na cestama.

8.4. NOVI OBLICI MOBILNOSTI

Nastavno na studiju⁶⁷ u kojoj se ispituju izazovi i mogućnosti u vezi s reguliranjem osobnih prijevoznih sredstava, Komisija se obvezuje:

⁶⁶ Uredba (EU) 2019/2144.

- donijeti zaključke o mogućim koristima usklađivanja tehničkih specifikacija osobnih prijevoznih sredstava⁶⁸,
- izraditi smjernice za države članice te regionalne i lokalne uprave o tome koja bi se pitanja trebala razmotriti kako bi se zajamčila sigurnost vozača i drugih sudionika u cestovnom prometu za vrijeme upotrebe osobnih prijevoznih sredstava; time će se proširiti smjernice utvrđene u tematskom vodiču za planove održive gradske mobilnosti o sigurnoj upotrebi prometnih sredstava mikromobilnosti⁶⁹ iz 2021.

8.5. INICIJATIVE U PODRUČJU ISTRAŽIVANJA I INOVACIJA

U trenutačnom programu Obzor Europa za razdoblje 2021. – 2027. prednost će i dalje imati istraživanja i inovacije u području sigurnosti na cestama, s posebnim naglaskom na razumijevanju i rješavanju novih problema. Prioritetna područja istraživanja uključuju sigurnost na cestama i otpornost cesta u ruralnim područjima, sigurnost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kao što su pješaci, biciklisti i korisnici prometnih sredstava za mikromobilnost te upotrebu umjetne inteligencije i velike količine podataka za predviđanje i izbjegavanje prometnih nesreća.

Komisija će podržati i inovacije u području tehnologija za sigurnost vozila, uključujući sučelja između čovjeka i tehnologije u sustavima vozila. Nastavit će poticati suradnju između proizvođača automobila, tehnoloških poduzeća i istraživačkih institucija u okviru partnerstva za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost.

8.6. OBRAZOVANJE I INFORMIRANJE JAVNOSTI

Komisija će nastaviti podupirati razmjenu najboljih primjera iz prakse u obrazovanju i informiranju javnosti o sigurnosti na cestama, posebno u okviru Europske povelje o sigurnosti na cestama⁷⁰, EU-ova programa za razmjenu informacija o sigurnosti na cestama i konferencija koje se održavaju svake dvije godine.

Osim toga, Komisija će nastojati uključiti obrazovanje i informiranje javnosti o sigurnosti na cestama u druge instrumente EU-a za financiranje i informiranje, među ostalim u program Erasmus+, te kad ih države članice utvrde u svojim nacionalnim i regionalnim partnerskim planovima za razdoblje financiranja 2028. – 2034., posebno u vezi s gradskom i ruralnom mobilnošću.

⁶⁷ Studija o potrebi za usklađenim pravilima za potporu rastu mikromobilnosti i većoj sigurnosti na cestama za osobna prijevozna sredstva – završno izvješće (1.0), Ured za publikacije Europske unije, 2024., <https://op.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁶⁸ Na zahtjev ministara prometa na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku u prosincu 2025.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?prefLang=hr&etrans=hr.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/?etrans=hr>.

8.7. ULOGA PRIVATNOG SEKTORA I POSLODAVACA U SIGURNOSTI NA CESTAMA

Komisija će pozvati poslodavce u privatnom i javnom sektoru da donesu korporativne politike u kojima se prednost daje sigurnosti u poslovanju. One bi se mogle temeljiti na preporukama akademske stručne skupine s Četvrte globalne ministarske konferencije o sigurnosti na cestama⁷¹ održane u Marakešu (Maroko) u travnju 2025.

Te preporuke uključuju uvrštavanje sigurnosti na cestama u propise i prakse u području sigurnosti na radnom mjestu, pri čemu vladina tijela i organizacije imaju vodeću ulogu. To bi se moglo postići uvođenjem kulture sigurnosti među organizacijama i primjenom sustava upravljanja sigurnošću kao što su ISO 45001 ili ISO 39001.

Organizacije civilnog društva, uključujući skupine koje se zalažu za sigurnost na cestama, organizacije za potporu žrtvama i strukovna udruženja, imaju vrlo bitnu ulogu u senzibiliziranju javnosti, podupiranju razvoja politika te pružanju usluga žrtvama prometnih nesreća i njihovim obiteljima.

Komisija će se i dalje zalagati za takvo uključivanje privatnog i trećeg sektora u sigurnost na cestama, među ostalim u okviru svojih konferencija koje se održavaju svake dvije godine, Europske povelje o sigurnosti na cestama i godišnje dodjele nagrada EU-a za izvrsnost u sigurnosti na cestama⁷².

8.8. PRAĆENJE I ODGOVORNOST

Komisija će stručnjacima za sigurnost na cestama nastaviti nuditi mehanizme praćenja i odgovornosti kako bi potaknula napredak u ostvarivanju ciljeva za 2030. i kako bi se u konačnici postigla „vizija nula” do 2050. To će se postići pomoću:

- baze podataka CARE i stručne skupine za prikupljanje podataka o smrtnim slučajevima i ozljedama na cestama pomoću standardiziranih alata za izvješćivanje te suradnjom s državama članicama na poboljšanje kvalitete prikupljenih podataka o teškim ozljedama i raščlanjivanju podataka za određene vrste vozila,
- Europskog opservatorija za sigurnost na cestama⁷³ te objavljivanja pouzdanih i usporedivih podataka o prometnim nesrećama, dubinske analize i informacija o trendovima, praksama i politikama u području sigurnosti na cestama u EU-u.

8.9. RJEŠAVANJE PITANJA UPRAVLJANJA

Očekuje se da će kontinuirane razmjene najboljih primjera iz prakse među državama članicama i odgovarajuće daljnje postupanje, uz Komisijinu pomoć, na temelju pitanja postavljenih u okviru skupine na visokoj razini za sigurnost na cestama dovesti do daljnjih poboljšanja.

Novi problemi mogu se riješiti homologacijom, nacionalnim mjerama ili zakonodavstvom EU-a. Izgradnja bolje infrastrukture uglavnom ovisi o nacionalnim

⁷¹ *Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety*, Švedska uprava za promet, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards?etrans=hr>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

sredstvima, a sigurnost na cestama natječe se s drugim nacionalnim političkim prioritetima za financiranje. Obrazovanje i provedba propisa i dalje će biti u nacionalnoj nadležnosti te će ovisiti o raspodjeli sredstava i političkoj volji. S obzirom na to da je nedavni zakonodavni paket EU-a o sigurnosti na cestama⁷⁴ stupio na snagu i uzimajući u obzir ishod prijedloga o tehničkoj ispravnosti, ažurirane su mjere povezane sa sigurnošću na cestama koje su u nadležnosti EU-a. Općenito, napredak će vjerojatno biti postojan, ali postupan i uvelike će ovisiti o političkoj volji.

Međutim, ekosustav dionika EU-a u području sigurnosti na cestama nije uspostavljen tako da se iskoriste potencijalno velike koristi za sigurnost na cestama koje mogu proizaći iz postignuća u razvoju tehnologija automatizacije vozila. Iako je u Akcijskom planu za automobilski sektor⁷⁵ to područje utvrđeno kao ključna sastavnica budućeg programa konkurentnosti EU-a, još nije uspostavljen institucionalni okvir koji nadilazi fazu ispitivanja. Međutim, postoji velik potencijal da se takve strukture financiraju uglavnom korisničkim naknadama.

Pri razmatranju pitanja upravljanja trebale bi se uzeti u obzir potrebe strateških prekograničnih koridora i čvorišta, među ostalim onih koji imaju funkcije dvojne namjene. To obuhvaća usklađivanje pitanja iz područja sigurnosti na cestama, provedbe mreže TEN-T, kibernetičke sigurnosti i otpornosti.

Komisija se obvezuje da će:

- proširiti projekte izgradnje kapaciteta i razmjenu dobrih primjera iz prakse u području sigurnosti na cestama među tijelima na svim razinama vlasti,
- dati strukturiranije povratne informacije državama članicama o zajedničkim pitanjima koja su postavile u okviru skupine na visokoj razini za sigurnost na cestama,
- razmotriti potrebu za izmjenama upravljačkih struktura EU-a u pogledu sigurnog uvođenja povezanih i automatiziranih vozila.

Komisija poziva države članice da:

- uspostave strukture i subjekte za koordinaciju i upravljanje sigurnošću na cestama koji dobro funkcioniraju,
- dodijele odgovarajuća sredstva programima sigurnosti,
- predano redovito prate napredak i izvješćuju o njemu.

Komisija poziva lokalna i regionalna tijela da:

⁷⁴ Sastoji se od tri direktive: [Direktiva \(EU\) 2025/2205 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2025. o vozačkim dozvolama](#); [Direktiva \(EU\) 2025/2206 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2025. o izmjeni Direktive \(EU\) 2025/2205 u pogledu određenih zabrana vožnje](#); [Direktiva \(EU\) 2024/3237 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o izmjeni Direktive \(EU\) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama](#).

⁷⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor, COM(2025) 95 final od 5. ožujka 2025., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

- primijene sveobuhvatne pristupe sigurnosti na cestama kojima se sigurnost integrira u planiranje upotrebe zemljišta i prometa,
- provedu strategije upravljanja brzinom,
- osiguraju odgovarajuću infrastrukturu za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu,
- poboljšaju sposobnosti odgovora na hitne situacije.

9. ZAKLJUČAK

Ovaj pregled provedbe Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030. pokazao je da je situacija zabrinjavajuća: iako je ostvaren napredak, tempo poboljšanja u mnogim državama članicama nije dovoljan za postizanje cilja EU-a za 2030. Međutim, pregled je imao i nekih pozitivnih ishoda: u njemu se ističu neke djelotvorne mjere koje bi se mogle replicirati ili proširiti te se izvješćuje o obećavajućem uvođenju novih tehnologija i metoda koje mogu poboljšati sigurnost na cestama. Nadalje, za neke mjere i ulaganja potrebno je određeno vrijeme kako bi imali učinak i ne odražavaju se odmah u podacima o sigurnosti na cestama. Važno je da Komisija i države članice i dalje poduzimaju mjere za postizanje kratkoročnih i dugoročnih pozitivnih učinaka.

Rezultati sažeti u ovom izvješću pokazuju koliko se toga može postići ako akteri na svim razinama, od pojedinaca do upravljačkih struktura na razini EU-a, doprinose pristupu sigurnog sustava u okviru svojih odgovornosti. Međutim, usporavanje napretka u ostvarenju „vizije nula” u kontekstu povećanog rasta prometa te novih društvenih i tehnoloških trendova dovodi u pitanje prikladnost trenutnog paketa instrumenata za sigurnost na cestama u budućnosti.

Analiza pokazuje da situacija u području sigurnosti na cestama postaje sve složenija pod utjecajem demografskih promjena, tehnološke transformacije, klimatskih promjena i promjenjivih obrazaca mobilnosti koji nisu bili u potpunosti predvidljivi pri izradi Okvira politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.

Međutim, u izvješću se navode i znatne mogućnosti za postizanje napretka. Tehnološki napredak u području sigurnosti vozila, informiranje o gospodarskim koristima ulaganja u sigurnost i sve veći politički interes za održivu mobilnost stvaraju povoljne uvjete za ubrzano djelovanje.

Od presudne je važnosti da se te mogućnosti iskoriste koordiniranim, kontinuiranim i primjereno financiranim mjerama u cijelom EU-u i unutar država članica na svim razinama vlasti i društva. Ulagati u sigurnost na cestama višestruko se isplati, ne samo u obliku izbjegnutih troškova već i u poboljšanju kvalitete života i gospodarske produktivnosti. Argument za poduzimanje mjera uvjerljiv je i iz društvene i iz gospodarske perspektive.

Uspjeh je moguć ako se ponovno pokaže politički angažman, osigura odgovarajuće financiranje, poveća suradnja među dionicima i inovativno pristupi problemima koji su već dugo prisutni. Komisija je spremna pružiti podršku državama članicama i dionicima u tom presudnom pothvatu, svjesna da će za postizanje „vizije nula” biti potrebno zajedničko djelovanje i zajednička odgovornost.

Životi koji se mogu spasiti, ozljede koje se mogu spriječiti i gospodarske koristi koje se mogu ostvariti opravdavaju kontinuirani trud koji će biti potreban da bi se postigli ciljevi EU-a u području sigurnosti na cestama.

Komisija poziva države članice i sve dionike da se tome što prije posvete i kreiraju budućnost u kojoj je stopa smrtnih slučajeva u cestovnom prometu u EU-u što bliža nuli, a mobilnost je održiva i sigurna. Bez ponovnog angažmana, ulaganja i djelovanja u svim državama članicama i na razini EU-a nastojanje da spasimo živote na našim cestama ostat će tek puka težnja.