

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o temi K evropskemu prostoru varnosti v cestnem prometu – Strateške smernice za varnost v cestnem prometu do leta 2020 (mnenje na zaprosilo Evropskega parlamenta)

(2011/C 48/06)

Poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Evropska komisija je 2. junija 2010 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske Unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

K evropskemu prostoru varnosti v cestnem prometu – Strateške smernice za varnost v cestnem prometu do leta 2020

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 6. septembra 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 465. plenarnem zasedanju 15. in 16. septembra 2010 (seja z dne 15. septembra) s 128 glasovi za, 4 glasovi proti in 2 vzdržanima glasovoma.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO znova poudarja, da je bil cilj 3. evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu – v obdobju od 2001 do 2010 za polovico zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah – zelo ambiciozen. Po uradnih podatkih iz leta 2008 se je število smrtnih žrtev na cestah v EU-27 v primerjavi s številom iz leta 2001 zmanjšalo za 28,4 %. Vendar novejši podatki Komisije kažejo presenetljiv napredek, na podlagi katerega bi bilo mogoče do leta 2010 doseči 40-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu.

1.2 50-odstotnega zmanjšanja števila žrtev ne bo mogoče doseči zaradi naslednje kombinacije dejavnikov:

1.2.1 Skupnost je na svoji ravni pristojna samo za akcijski program in smernice za izvajanje, medtem ko je izvajanje vseh ukrepov v okviru akcijskega programa prepuščeno različnim ravnam v državah članicah;

1.2.2 izvajanje in uveljavljanje ukrepov za varnost v cestnem prometu se med državami razlikujeta;

1.2.3 ni enotne razlage statističnih podatkov o varnosti v cestnem prometu v državah EU;

1.2.4 v zadnjem desetletju je bilo močno poudarjeno uveljavljanje predpisov, ne pa izobraževanje in usposabljanje vseh udeležencev v prometu;

1.2.5 za države članice niso bili določeni vmesni cilji, razlikam med državami članicami v smislu stopnje tveganja pa ni bila namenjena posebna pozornost, zaradi česar je potreben časovni načrt, prilagojen vsaki državi.

1.3 EESO v zvezi z ukrepi za „pasivno in aktivno varnost“ ugotavlja, da je v zadnjem desetletju prišlo do bistvenega izboljšanja, predvsem zato, ker se je v panogi začela uporabljati široka paleta tehničnih inovacij za varnost osebnih in težkih vozil. Varnostni standardi bi lahko bili v prihodnosti določeni na višji ravni; sprejeti je treba tudi ukrepe glede na to, da so se na trgu nedavno pojavila zelo poceni osebna vozila, ki komajda izpolnjujejo varnostne standarde.

1.3.1 Še slabše je stanje v zvezi s poceni mopedi in motornimi kolesi, v glavnem uvoženimi iz jugovzhodne Azije, ki pogosto niso v skladu z zahtevami za homologacijo v Evropi. To je bistvenega pomena, če upoštevamo, da je za voznike dvokolesnih motornih vozil 18 do 20-krat bolj verjetno, da se bodo hujše poškodovali na cesti, kot za voznike avtomobilov, hkrati pa se zaradi prometnih zastojev v mestih vedno več vozačev odloča za dvokolesna motorna vozila.

1.4 Če pogledamo na napredek, dosežen v zadnjem desetletju pri izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, EESO sklepa, da bi lahko bilo doseženo veliko več. Najpomembnejši korak naprej je bila direktiva Sveta o varnosti v predorih, ki je imela zelo pozitiven vpliv v vsej Evropi. Vendar ni bilo pomembnih izboljšav na podeželskih cestah in v sekundarnih omrežjih, kjer se zgodi več kot 50 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom.

1.5 EESO priporoča, da je treba za večjo učinkovitost evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu do leta 2020 upoštevati naslednje vidike:

1.5.1 potrebno je močno politično vodstvo glede na to, da je pristojnost porazdeljena med EU in državami članicami;

1.5.2 potrebni so usklajeni in podrobni statistični podatki o varnosti v cestnem prometu v EU-27;

1.5.3 določiti je treba cilje glede hudo poškodovanih udeležencev v cestnem prometu ter sprejeti skupno opredelitev hudih telesnih poškodb;

1.5.4 potrebne so strožje politike Skupnosti za usklajevanje in regulacijo ukrepov za varnost v cestnem prometu kot tudi pomoč državam članicam, da bi te boljše in hitreje izvajajo ukrepe za varnost v cestnem prometu, vključno z obvezno uporabo vseevropskega sistema *eCall*, če prostovoljni pristop ne bo uspešen;

1.5.5 več pozornosti je treba nameniti diferenciranemu izobraževanju in usposabljanju vseh udeležencev v cestnem prometu, zlasti mlajših in starejših, vendar tudi drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, kot so vozniki dvokolesnih motornih vozil, kolesarji in pešci;

1.5.6 vsi delodajalci (zlasti iz zasebnega sektorja), ki upravljajo avtomobilске vozne parke, bi morali biti vključeni v sedanje in prihodnje projekte na področjih, kot so spodbujanje dobre prakse za zmanjševanje števila prometnih nesreč v okviru dnevnega prevoza na delo in nazaj, spodbujanje osebja k prehodu na javni prevoz in oblikovanje politik za varnost voznih parkov. Pri tem bo zelo pomemben predvideni standard ISO 39001 za varnost v cestnem prometu, povezano z delom;

1.5.7 potrebna je zakonodaja EU za izpostavljene kategorije udeležencev v cestnem prometu. Na primer: za dvokolesna motorna vozila je potrebna nova vrsta homologacije, vključno z obveznimi ABS ali CBS za tiste z več kot 150 cm³, AHO (avtomatskim vklopom sprednjih luči) ter vključitev tehničnih pregledov in druge stopnje izobraževanja v revizijo direktive o vozniskem dovoljenju;

1.5.8 EESO v zvezi z razvojem infrastrukture priporoča, da je v novi akcijski program vključen cilj povečanja ravni varnosti v vseevropskem cestnem omrežju in da se na njegovo raven dvigne najmanj 25 % omrežij, ki so zunaj vseevropskega;

1.5.9 akcijski program bi moral vsebovati ambiciozne, vendar realistične cilje, ki bi obsegali ne le splošni cilj zmanjšati celotno število smrtnih žrtev, temveč tudi posebne cilje v zvezi s hudo poškodovanimi ljudmi in izpostavljenimi udeleženci v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in vozniki dvokolesnih motornih vozil. EESO v zvezi z splošnim ciljem poudarja, da se stopnja tveganja znatno razlikuje po vsej EU, zato močno priporoča, da se na podlagi podatkov držav članic za leto 2010 določijo diferencirani cilji za zmanjšanje smrtnih primerov do leta 2020;

1.5.10 Odbor meni, da je za uresničitev ciljev, opredeljenih v akcijskem programu, potrebno spremljanje EU na letni osnovi. EESO zato predlaga ustanovitev posebne evropske agencije za varnost v cestnem prometu, ki bi v sodelovanju s pooblaščenimi predstavniki držav članic za varnost v cestnem prometu nadzorovala in spremljala izvajanje akcijskega programa.

1.6 Nenazadnje mora EU vzpostaviti močno in stalno povezano s pobudo „desetletje delovanja za varnost v cestnem prometu“, ki so jo sprejeli Združeni narodi, in bi si morala prizadevati, da postane vodilna v svetu na področju varnosti v cestnem prometu.

2. Uvod

2.1 Brian Simpson, predsednik odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN), je 28. aprila 2010 poslal dopis predsedniku Evropskega ekonomsko-socialnega odbora Mariu Sepiju, v katerem je v skladu s členom 124 poslovnika Evropskega parlamenta EESO zaprosil za raziskovalno mnenje o varnosti v cestnem prometu.

2.2 Gospod Simpson je v dopisu omenil novi delovni program Komisije 2010, ki je bil objavljen 31. marca 2010 in vključuje predlog za pripravo novega paketa za varnost v cestnem prometu, katerega cilj je vzpostaviti „evropski prostor varnosti v cestnem prometu“.

2.3 Gospod Simpson je EESO zaprosil, da obravnavana številna temeljna vprašanja v zvezi z zadnjim desetletjem: kako učinkovite so bile politike na ravni EU pri spreminjanju vedenja uporabnikov cest ter pri izboljšanju pasivne varnosti vozil in cestne infrastrukture; kako uspešno so države članice te politike izvedle in kaj bi bilo potrebno za to, da bi v vseh 27 državah članicah ustvarili pravi „prostor varnosti v cestnem prometu“.

2.4 Komisija je leta 2001 objavila belo knjigo o prometu in nato leta 2003 akcijski program, ki izhajata iz cilja za polovico zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010.

2.5 Najnovejši razpoložljivi podatki za leto 2008 v primerjavi s podatki iz leta 2001 kažejo 36,8-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v EU-15 in 28,4-odstotno zmanjšanje v EU-27. To je precejšnje znižanje, vendar 50-odstotni cilj Komisije žal ni dosežen. Pred kratkim je Komisija objavila podatke za leto 2009 in napovedi za leto 2010, ki niso daleč od prvotnega cilja, saj kažejo na več kot 40-odstotno skupno zmanjšanje do leta 2010.

2.5.1 Če bodo doseženi ti pomembni rezultati, bo to po mnenju EESO predvsem zaradi začetka veljavnosti nove zakonodaje o varnosti v cestnem prometu in izboljšanja varnosti vozil in manj zaradi sprememb načina vedenja udeležencev v cestnem prometu, glede katerega je treba še veliko narediti.

2.6 Da bi vedeli, katere ukrepe je treba vključiti v novo strategijo, moramo ugotoviti, katere politike in pobude so bile v zadnjem desetletju učinkovite in katere ne.

2.7 Akcijski program Komisije za prejšnje desetletje je bil osredotočen na tri ključne razsežnosti:

- spreminjanje vedenja posameznikov, npr. v zvezi z uporabo varnostnih pasov, otroških sedežev in mobilnih telefonov ter popolnim izogibanjem vožnji pod vplivom alkohola;
- podpora panožnim pobudam za razvoj in trženje varnejših vozil;
- ukrepi za izboljšanje infrastrukture, na primer z izboljšanjem načrtovanja cest in predorov ter z usklajevanjem naprednih sistemov nujne pomoči v vseh državah članicah.

2.8 Evropska komisija je med aprilom in julijem 2009 opravila javna posvetovanja, katerih cilj je bil spodbujanje evropskih državljanov, vladnih zainteresiranih strani na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter poslovnih in poklicnih sektorjev k prepoznavanju ključnih problemov varnosti v cestnem prometu, ki bi morali biti obravnavani v okviru akcijskega programa za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011–2020 in določanju prednostnih ukrepov, ki bi jih lahko sprejeli za preprečevanje nesprejemljivih in dragih stopenj smrtnosti v cestnem prometu ter hudih telesnih poškodb po vsej EU.

2.9 EESO se strinja z odborom EP za promet in turizem, da je treba pred sprejetjem novega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu oceniti učinkovitost preteklih politik, bele knjige Komisije o prometu iz leta 2001 in akcijskega programa iz leta 2003.

2.10 Ta ocena se lahko pridobi tudi na podlagi najnovejših informacij in stališč, ki jih je EESO v mnenjih na to temo podal v preteklih letih. Iz teh mnenj je razvidno stališče EESO, da je izboljšanje varnosti v cestnem prometu eno ključnih vprašanj prometne politike, ki bi moralo biti v ospredju načrtov držav članic tudi v času gospodarskih ovir.

2.11 Medtem se dogaja nekaj pomembnega po vsem svetu. Generalna skupščina Združenih narodov je po prvi svetovni

ministrski konferenci o varnosti v cestnem prometu v Moskvi novembra 2009 („Čas je za ukrepanje“) obdobje 2011–2020 razglasila za „desetletje delovanja za varnost v cestnem prometu“ s ciljem po vsem svetu najprej ustaviti zviševanje, nato pa zmanjšati število smrtnih žrtev v cestnem prometu. To danes predstavlja resnično epidemijo, saj vsako leto umre več kot milijon ljudi, približno 20 milijonov pa je hudo ranjenih, od katerih devetdeset odstotkov v državah z nizkimi in srednjimi dohodki. V svetovnem merilu so bile gospodarske posledice tovrstne „pandemije“ ocenjene med 1 % in 3 % BDP različnih držav. V Evropi so leta 2009 družbeni stroški znašali približno 130 milijard EUR.

2.12 EESO v zvezi z zgoraj navedenim meni, da bo EU z izkoriščanjem zagona na tem področju dobila priložnost, da z novim akcijskim programom za varnost v cestnem prometu postane vodilna na področju varnosti v cestnem prometu, in da te priložnosti ne bi smela zamuditi.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Odbor poudarja, da morajo biti za oceno učinkovitosti preteklih politik na področju varnosti v cestnem prometu na voljo dokumentirani in primerljivi kvantitativni in kvalitativni statistični podatki o varnosti v cestnem prometu iz držav EU-27. Zdaj vsaka država članica EU zagotavlja osnovne podatke o varnosti v cestnem prometu, vendar sta kakovost in poglobljenost predloženih informacij za več držav članic pomanjkljivi in še vedno ne omogočata diferenciacije uporabnikov cest, kategorij cest, vremenskih razmer in resnosti poškodb.

3.2 EESO ob upoštevanju, da se je promet na cestah EU v zadnjih tridesetih letih potrojil, pozdravlja precejšen napredek EU k cilju, da se do leta 2010 prepolovi število smrtnih žrtev na cestah. Kot je EESO poudaril v mnenju o varnosti v prometu v obdobju 2003–2010, sprejetem 10. decembra 2003, je bil ta cilj ambiciozen že v EU s 15 državami članicami, zato ga bo v razširjeni EU še težje doseči.

3.3 EESO poudarja, da je EU zastavila zelo ambiciozen cilj za zmanjšanje števila smrtnih žrtev na cestah, kar pa ne velja tudi za število hudo poškodovanih udeležencev cestnega prometa. Število hudo poškodovanih udeležencev cestnega prometa se je v EU-27 med letoma 2001 in 2008 zmanjšalo le za 18 %. Torej, da bi v zvezi s tem dosegli občutno zmanjšanje, bo moral novi akcijski program Komisije vključevati ukrepe v ta namen, ki bi jih morale države članice izvesti takoj, ko se doseže dogovor o skupni opredelitvi hujših in manjših poškodb.

3.4 V zvezi z vprašanjem, kako učinkovite so bile politike na ravni EU pri spreminjanju vedenja uporabnikov cest v zadnjem desetletju, se je treba zavedati, da se na ravni Skupnosti odloča samo o akcijskem programu in smernicah za izvajanje, medtem ko je v skladu z načelom subsidiarnosti izvajanje vseh ukrepov v okviru akcijskega programa prepuščeno različnim ravnem držav članic.

3.5 Če bi vse države članice izvedle ukrepe, zbrane v akcijskem programu, na enak način, bi imele manj težav, vendar so na žalost izkušnje pokazale, da to ne drži, saj so razlike med ravnmi varnosti v cestnem prometu v državah članicah EU še vedno velike. Izvajanje in uveljavljanje ukrepov na področju varnosti v cestnem prometu se med državami razlikujeta. Po mnenju EESO ni dvoma, da bi strožja politika Skupnosti dala učinkovitejše rezultate.

3.6 Zato EESO poudarja pomen priprave in izvajanja bolj ambicioznega programa usklajevanja in regulacije, povezanega s pomočjo državam članicam, da se zagotovi boljše in hitrejšo izvajanje ukrepov za varnost v cestnem prometu. Zato bi lahko bila ustanovitev evropske agencije za varnost v cestnem prometu pravi odgovor.

3.6.1 Dejstvo je, da agencija za varnost obstaja za vse vrste prometa, razen za cestnega. Agencija za cestni promet bi morala biti manjši izvršni organ, redno pa bi mu pomagali predstavniki za varnost v cestnem prometu, ki bi jih imenovala države članice.

3.6.2 EESO meni, da bi agencija, ki bi izkoristila obstoječe organe, kot je Evropski center za spremljanje prometne varnosti, bolj učinkovito opravila izvršilno delo na področju varnosti v cestnem prometu. Lahko bi na primer vsako leto preverila zemljevid „črnih točk“, na katerem so označene nevarne ceste, in o ugotovitvah obvestila uporabnike cest v EU, kar je EESO zahteval v enem od svojih prejšnjih mnenj ⁽¹⁾. Agencija bi lahko s spodbujanjem in razširjanjem najboljših praks v EU podpirala tudi nacionalne in lokalne skupine za varnost v cestnem prometu.

3.6.3 Poleg tega bi lahko agencija zagotovila povezanost varnosti v cestnem prometu z drugimi ustreznimi politikami EU, kot so izobraževanje, zdravje in okolje, ter pripravila načrt, ki bi določil kratkoročne in srednjeročne prednostne naloge, s čimer bi bila odpravljena ena glavnih pomanjkljivosti prejšnjega programa.

3.7 Glede na spremembe vedenja uporabnikov cest v zadnjem desetletju, se ni mogoče izogniti sklepu, da se lahko več kot polovica smrtnih žrtev pripiše neposredno vedenjskim dejavnikom, kot so nespoštovanje omejitev hitrosti, mladi in neizkušeni vozniki ter vožnja pod vplivom alkohola. EESO

meni, da so izobraževanje, uveljavljanje predpisov in usposabljanje enako pomembni in vplivajo drug na drugega, vsekakor pa je izobraževanje tisto, ki omogoča vsestranske koristi.

3.8 EESO poudarja, da je bila ena od treh ključnih razsežnosti akcijskega programa Komisije za zadnje desetletje „spreminjanje vedenja posameznikov“. Glede na povečanje števila vozil na cestah v zadnjem desetletju, je treba politiko na tem področju okrepiti.

3.9 Upoštevati je tudi treba, da so nekatere izpostavljene kategorije udeležencev v cestnem prometu, kot so motoristi, kolesarji in pešci, še vedno v nesorazmerno večji nevarnosti. EESO kot ukrep, ki bi vplival na obnašanje teh kategorij udeležencev v cestnem prometu, priporoča kombinacijo večjega obsega prometne vzgoje ter sprejetja izčrpane okvirne uredbe o homologaciji za dvokolesna motorna vozila in uvedbe druge stopnje usposabljanja za voznike teh vozil.

3.10 Poleg tega se je treba zavedati, da se prebivalstvo EU stara in da se mora politika varnosti v cestnem prometu osredotočiti na posebne ukrepe, kot so inteligentni prometni sistemi, prilagojena vozila in infrastruktura, ozaveščanje in izobraževanje.

3.11 EESO za naslednje desetletje priporoča, da se politika osredotoči na diferencirano izobraževanje, usposabljanje in testiranje vseh udeležencev v cestnem prometu, zlasti „ogroženih“ skupin (mlajši in starejši ljudje) ter izpostavljenih kategorij udeležencev v cestnem prometu, kot so motoristi, pešci in kolesarji.

3.12 Politika na ravni EU bi morala biti predstavljena v akcijskem programu za varnost v cestnem prometu, ki bi vseboval jasna in natančna priporočila ter smernice za izvajanje v državah članicah. Prav tako bi bilo treba Komisiji vsako leto zagotoviti povratne informacije v obliki dobro opredeljenih statističnih podatkov, da bi se bilo mogoče hitro odzvati. Hkrati bi morala Komisija pozvati države članice, naj v najkrajšem možnem času uveljavijo sedanjo in prihodnjo zakonodajo na področju varnosti v cestnem prometu.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Velik izziv za uspešno politiko varnosti v cestnem prometu je sodelovanje med oblastmi na ravni EU ter na nacionalni in lokalni ravni. Napredek pri tehničnih vprašanjih se lahko doseže s sprejetjem in izvajanjem zakonodaje EU, napredek pri spreminjanju vedenja uporabnikov cest pa se lahko doseže samo na nacionalni ravni. Zato se zdijo ključnega pomena natančne smernice EU in letne povratne informacije držav članic za Komisijo.

⁽¹⁾ UL C 80, 30.3.2004, str. 77-80.

4.2 Če pogledamo vpliv politike na ravni EU na spreminjanje vedenja uporabnikov cest v zadnjem desetletju, se EESO ne more izogniti sklepu, da politika EU zaradi subsidiarnosti in pomanjkanja možnosti za spremljanje ni bila popolnoma uspešna. Usposabljanje in stalno izobraževanje sta glavna načina pozitivnega vplivanja na vedenje, zlasti na vedenje mlajših voznikov in starejših udeležencev v cestnem prometu. Države članice so ta dva načina uporabljale različno in včasih neustrezno.

4.3 EESO je prepričan, da je treba v zvezi s tovrstnim vedenjem politiko v naslednjem desetletju osredotočiti na področje usposabljanja in izobraževanja vseh kategorij udeležencev v cestnem prometu in v vseh državah članicah. Na primer, v šole je treba uvesti obvezno minimalno prometno vzgojo, ljudi pa spodbujati, da na prostovoljni osnovi nenehno poglobljajo svoje znanje.

4.4 Države članice bi morale organizirati redne, ciljne kampanje za povečanje ozaveščenosti in vplivanje na vedenje uporabnikov cest. Kampanje bi bile namenjene uporabnikom cest in povezane z vprašanji varnosti, vključno z medsebojnim spoštovanjem, zaščitno opremo, hitrostjo ter s problematiko alkohola in drog, hkrati pa bi se bilo treba osredotočiti tudi na uveljavljanje predpisov.

4.5 Pri novem akcijskem programu bi bilo treba posebno pozornost nameniti različnim stopnjam varnostnega tveganja v cestnem prometu v evropskih državah. Leta 2008 je bila stopnja tveganja v državah z visokim tveganjem do štirikrat večja od stopnje v državah z nizkim tveganjem. Za države, v katerih je stopnja tveganja opazno nad povprečjem EU, bi moral biti cilj večje zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v cestnem prometu, obenem pa bi morale glede na leto 2010 določiti diferencirane cilje za zmanjšanje smrtnih primerov do leta 2020.

4.6 „Pasivna in aktivna varnost“ sta bili bistveno izboljšani v zadnjem desetletju, zlasti s široko paletto tehničnih varnostnih ukrepov v osebnih avtomobilih in težkih vozilih, ki so bili uvedeni v panogi. Raziskovalni in razvojni projekti, ki se financirajo v okviru programov EU, bi lahko spodbujali nadaljnje izboljšanje tehnologije za inteligentne prometne sisteme.

4.7 Zaradi gospodarske krize je prišlo do novega in vse bolj nevarnega pojava, tj. do uvajanja na trg zelo poceni osebnih vozil, ki komajda izpolnjujejo minimalne standarde varnosti. Za zagotovitev in izboljšanje varnosti je treba dvigniti raven varnosti obstoječega voznega parka z naknadnim opremljanjem vozil z novimi varnostnimi napravami, kadar koli je to mogoče. Potrebne so redne kontrole in letni pregledi. Stanje je še slabše v sektorju dvokolesnih motornih vozil, kjer so bistvenega pomena nadzor trga in redni pregledi⁽²⁾. EESO meni, da se mora EU odzvati z določitvijo višjih ravni varnostnih standardov.

4.8 V zvezi z zgoraj navedenim je potrebna nova zakonodaja EU za homologacijo dvokolesnih motornih vozil, vključno z uvedbo obveznega ABS ali CBS za vozila z več kot 150 cm³, ter vključitev tehničnih pregledov in druge stopnje izobraževanja za voznike dvokolesnih motornih vozil v revizijo direktive o vozniskem dovoljenju. Poleg tega mora EU podpirati kampanje ozaveščanja, da bi zagotovila skladnost s ključnimi varnostnimi predpisi.

4.9 Zasnova cest in bankin ima pri nesrečah pomembno vlogo. Raziskave na tem področju kažejo, da ima cestna infrastruktura določeno vlogo pri približno 30 % nesreč. Na tem področju se torej lahko veliko naredi. Izkazalo se je, da glavne ovire za večjo varnost niso povezane samo s finančnimi omejitvami, temveč tudi s splošnim pomanjkanjem ozaveščenosti. Statistični podatki kažejo, da so podeželske ceste pogosto najbolj nevarne. Finančna sredstva EU (vseevropsko cestno omrežje, strukturni skladi) bi morala biti pogojena z varnostjo cest. V vsakem primeru je bistveno, da se pri načrtovanju, gradnji in vzdrževanju cestne infrastrukture upošteva varnost dvokolesnih motornih vozil.

4.10 EESO ugotavlja, da je bil v zadnjem desetletju v okviru prizadevanja za povečanje varnosti infrastrukture najučinkovitejši eden od predlogov iz 3. akcijskega programa za varnost v cestnem prometu: direktiva o varnosti v predorih (2004/54/ES). Sprejetje te direktive je imelo velik vpliv po vsej Evropi.

4.11 EESO za naslednje desetletje priporoča, da se v zvezi z razvojem infrastrukture v akcijski program vključi cilj povečanja ravni varnosti v vseevropskem cestnem omrežju in da se na njegovo raven dvigne najmanj 25 % omrežij, ki so zunaj vseevropskega. Sklep Sveta o spremembi direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture, ki bi vseboval zavezujoče tehnične priloge in širše področje uporabe (tudi za ceste zunaj evropskega cestnega omrežja), ter sprejetje evropskih smernic za varnost mestne cestne infrastrukture bi tudi znatno prispevala k varnosti v cestnem prometu. Kratkoročno mora EU vse države članice spodbujati, da hitro sprejmejo štiri ukrepe iz direktive o infrastrukturi, to pa so ocena učinka na področju cestnega prometa, pregled varnosti v cestnem prometu, izboljšanje varnosti omrežja in varnostni pregledi.

4.12 EESO je glede na deljeno pristojnost prepričan, da je močno politično vodstvo predpogoj za ustvarjanje pravega „evropskega prostora varnosti v cestnem prometu“ v vseh 27 državah članicah. Nasilce odločitev na ravni EU ter na nacionalni in regionalni ravni v državah članicah je treba prepričati o pomembnosti sodelovanja pri izvajanju kratkoročnih in dolgoročnih zakonodajnih sprememb, ki bi jih spremljale obsežne informacijske kampanje. Z uporabo strokovnega znanja ključnih zasebnih akterjev na področju varnosti v cestnem prometu v Evropi bo poskrbljeno za podporo in stroškovno učinkovitost.

(²) UL C 354, 28.12.2010, str. 30.

4.13 Ob upoštevanju, da z delom povezana potovanja in prevoz na delo predstavljajo glavni vir tveganja, lahko delodajalci, ki upravljajo vozne parke podjetij, za zasebni sektor naredijo pomemben korak v pravo smer. Pravzaprav bi morali ukrepi za zmanjšanje števila smrtnih žrtev na cestah zajemati vse vrste vožnje na delo in nazaj razen cestnega tovornega prometa.

4.13.1 Delodajalci v zasebnem in javnem sektorju bi morali spodbujati dobre prakse za zmanjšanje števila prometnih nesreč v okviru dnevnega prevoza na delo in nazaj tako, da bi zaposlene spodbudili k prehodu na javni prevoz, kadar je to mogoče, oblikovali smernice za varnost voznega parka in spremljali njegovo varnostno učinkovitost. Dober primer na tem področju je projekt PRAISE⁽³⁾, ki ga sofinancira Evropska komisija, njegov namen pa je izboljšanje upravljanja varnosti v cestnem prometu, povezane z delom, ter zagotavljanje ustreznega strokovnega znanja in izkušenj za delodajalce. To bi lahko bilo zanimivo tudi za Evropsko agencijo za varnost in zdravje pri delu (EU-OSHA).

4.13.2 Podobno je z novim mednarodnim standardom ISO 39001 za varnost pri v cestnem prometu, povezano z delom, ki je zdaj v fazi priprave in ga je mogoče pričakovati konec leta 2011. Evropska komisija bi morala povabiti vse podpisnice listine o varnosti v cestnem prometu, da čim prej izpolnijo pogoje za pridobitev certifikata po standardu ISO 39001.

4.14 Drugi pogoji za „prostor varnosti v cestnem prometu“ so: več primerljivih statističnih podatkov o državah članicah, povratne informacije Komisiji iz držav članic na letni osnovi, ustanovitev centra in sistema za spremljanje na ravni EU v okviru Evropske agencije za varnost v cestnem prometu, ustrezno in hitro izvajanje zakonodaje EU v vseh državah članicah, večje osredotočenje na usposabljanje in stalno izobraževanje ter namenjanje posebne pozornosti mlajšim in starejšim udeležencem v prometu.

4.15 EESO predlaga akcijski program, ki bo vseboval ambiciozne, vendar realne cilje. Cilj za naslednje desetletje bi moral biti globalen zaradi političnih razlogov, znanih iz preteklosti. EESO glede zmanjšanja števila smrtnih žrtev ne bo posegel v razpravo s predlogom konkretnega odstotka, vendar pa močno priporoča, da se določijo posebni cilji tudi za zmanjšanje števila hudih poškodb ter števila bolj izpostavljenih uporabnikov cest, kot so pešci, kolesarji in vozniki dvokolesnih motornih vozil, udeleženi v prometnih nesrečah in poškodovani v njih.

4.16 Poleg tega – po možnosti prek Evropske agencije za varnost v cestnem prometu – bi morala EU določiti ne le dolgoročni cilj, temveč tudi vmesne cilje, hkrati pa začeti pripravljati program tehnične pomoči za podporo državam članicam, ki so manj uspešne pri pripravi nacionalne strategije za zmanjšanje števila smrtnih žrtev.

V Bruslju, 15. septembra 2010

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: *Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees* (preprečevanje nesreč v cestnem prometu za varnost delojemalcev), www.etsc.eu/PRAISE.php.