

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 20.7.2010
COM(2010) 389 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v
cestnem prometu v obdobju 2011–2020**

{SEC(2010) 903}

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020

UVOD

Varnost v cestnem prometu je pomembno družbeno vprašanje. Leta 2009 je v Evropski uniji na cestah umrlo več kot 35 000 oseb, kar je enako številu prebivalcev v srednje velikem mestu, poškodovanih pa je bilo 1 500 000 oseb. Nastali stroški za družbo so izredno visoki – leta 2009 so znašali okrog 130 milijard evrov¹.

Komisija je v sporočilu z naslovom „Evropa 2020 – strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast“² poudarila, kako zelo so za Evropo pomembni socialna kohezija, bolj zeleno gospodarstvo, izobraževanje in inovacije. Ti cilji se morajo odražati v različnih vidikih evropske prometne politike, ki naj bi si prizadevala za trajnostno mobilnost za vse državljane, „dekarbonizacijo“ prometa in popolno izrabo tehnološkega napredka. Varnost v cestnem prometu bo imela pomembno vlogo v naslednji beli knjigi o prometni politiki za obdobje 2010–2020, saj je zmanjšanje števila umrlih v prometnih nesrečah ključno za splošno izboljšanje prometnega sistema ter zadovoljevanje potreb in pričakovanj državljanov in podjetij.

Za to je potreben skladen celosten in celovit pristop, pri katerem bodo upoštevane sinergije s cilji drugih politik. V politikah na področju varnosti v cestnem prometu na lokalni, nacionalni, evropski ali mednarodni ravni je treba upoštevati ustrezne cilje drugih javnih politik in obratno.

Predlagane usmeritve politike v celoti upoštevajo rezultate, zbrane med tretjim akcijskim programom za varnost v cestnem prometu za obdobje 2001–2010, iz katerih je razvidno, da so kljub pomembnemu napredku, ki je bil dosežen na področju varnosti v cestnem prometu, potrebna nadaljnja in okrepljena prizadevanja.

Usmeritve evropske politike na področju varnosti v cestnem prometu za obdobje do leta 2020 določajo splošen okvir upravljanja in visoko zastavljene cilje, po katerih naj bi se ravnale nacionalne ali lokalne strategije. V skladu z načelom subsidiarnosti je treba opisane ukrepe izvajati na najustreznejši ravni in z najustreznejšimi sredstvi.

Po mnenju Komisije naj bi se pri teh usmeritvah prednostno izvajali naslednji trije ukrepi:

- uvedba strukturiranega in skladnega okvira, ki združuje najboljše prakse v državah članicah kot nujen pogoj za učinkovito izvajanje usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020;

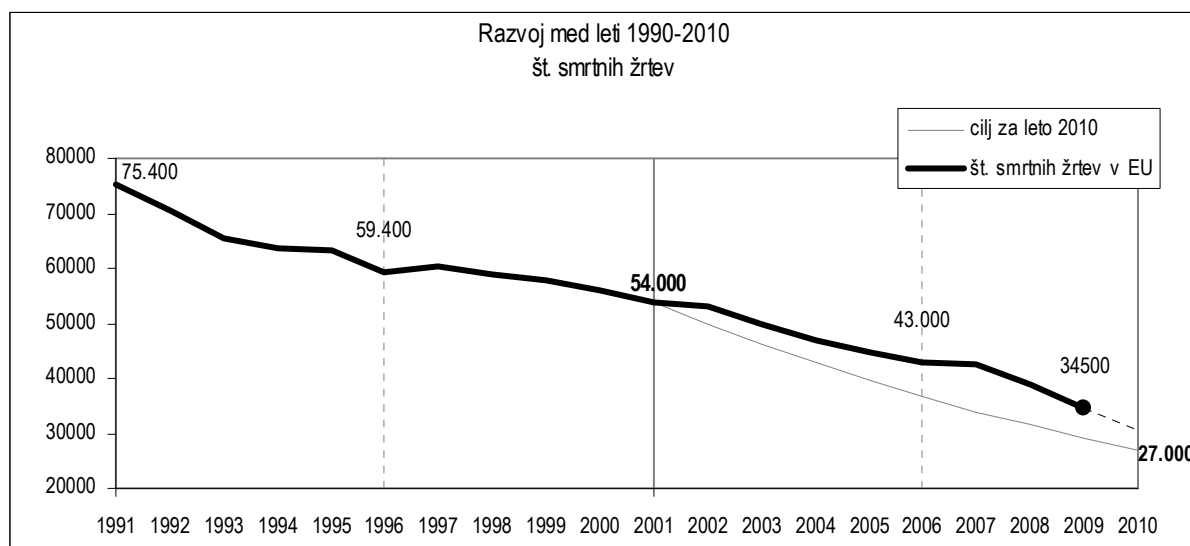
¹ Na podlagi statistične vrednosti življenja, ki je bila izračunana v študiji HEATCO (šesti okvirni program za raziskave in tehnološki razvoj).

² COM(2010) 2020.

- strategija za zmanjšanje poškodb in prvo pomoč zaradi nujne in vedno večje potrebe po zmanjševanju števila poškodb v cestnem prometu;
- izboljšanje varnosti za ranljive udeležence v prometu, zlasti za motoriste, pri katerih so statistični podatki najbolj zaskrbljujoči.

2. NAKNADNO OCENJEVANJE TRETJEGA EVROPSKEGA PROGRAMA ZA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Komisija je 2. junija 2003 sprejela tretji evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu, v katerem je zastavila ambiciozen cilj, da je treba do leta 2010 število smrtnih žrtev v cestnem prometu zmanjšati za polovico, ter podala 62 predlogov za konkretne ukrepe, ki naj bi se izvajali na področju varnosti vozil, infrastrukture in uporabnikov. Opravljena je bila naknadna ocena (dokument je dostopen na spletni strani: <http://ec.europa.eu/roadsafety>), v kateri so se analizirali učinek, raven izvajanja in učinkovitost akcijskega programa za varnost v cestnem prometu. Čeprav prvotni cilj verjetno ne bo dosežen do konca leta 2010, je akcijski program okrepil prizadevanja držav članic za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.



3. NAČELA IN CILJI

3.1. Načela

Stremeti k najboljšim standardom varnosti v cestnem prometu po vsej Evropi

Politika na področju varnosti v cestnem prometu se mora osredotočiti na državljane ter jih spodbuditi, da bodo zlasti sami prevzeli odgovornost za svojo varnost in varnost drugih. Politika na področju varnosti v cestnem prometu EU si prizadeva povečati varnost v cestnem prometu ter tako državljanom zagotoviti varno in okolju prijazno mobilnost po vsej Evropi. Usmerjeno mora spodbujati enakost vseh udeležencev v cestnem prometu ter tako izboljšati varnost ranljivejših med njimi.

Celosten pristop do varnosti v cestnem prometu

Prihodnjo politiko na področju varnosti v cestnem prometu je treba upoštevati tudi na drugih področjih politik EU, sama pa mora upoštevati tudi njihove cilje. Varnost v cestnem prometu je tesno povezana s politikami s področja energije, okolja, zaposlovanja, izobraževanja, mladih, javnega zdravja, inovacij in tehnologije, pravosodja, zavarovalništva³, trgovine in zunanjih zadev.

Subsidiarnost, sorazmernost in deljena pristojnost

Najpomembnejše je upravljanje: V skladu z načeloma subsidiarnosti in sorazmernosti, ki se pri varnosti v cestnem prometu odražata v deljeni pristojnosti, se bodo vsak na svojem področju morali zavezati in sprejeti konkretne ukrepe evropski organi, države članice, regionalni in lokalni organi ter akterji civilne družbe. Evropska listina o varnosti v cestnem prometu je dober primer zaveze ustreznih akterjev.

3.2. Cilj

Da bi se cilj o skupnem prostoru varnosti v cestnem prometu lahko uresničil, Komisija predlaga, da se še naprej poskuša doseči cilj **o zmanjšanju smrtnih žrtev v prometnih nesrečah v Evropski uniji do leta 2020 za polovico**, pri čemer naj bi bilo izhodišče leto 2010⁴. Takšen skupen cilj je glede na napredek, ki ga je več držav članic doseglo v zadnjih desetih letih, v primerjavi z neuresničenim ciljem trenutnega akcijskega programa zastavljen bistveno višje, kar bo evropskim prizadevanjem za varnost v cestnem prometu dalo jasen signal.

Države članice so pozvane, da z nacionalnimi strategijami za varnost v cestnem prometu prispevajo k doseganju skupnega cilja ter pri tem upoštevajo svoja izhodišča, posebne potrebe in okoliščine. Najbolj si morajo prizadevati na področjih, na katerih so najmanj dosegle, ter pri tem kot kazalnik uporabiti rezultate najboljših držav članic na teh področjih. Tako bi se lahko določili posebni nacionalni cilji, npr. cilj, da naj bi se ne preseglo določeno število smrtnih žrtev v cestnem prometu na milijon prebivalcev. Ta pristop naj bi zmanjšal razlike med državami članicami in državljanom zagotoviti enotnejšo raven varnosti v cestnem prometu v EU.

Določitev cilja, da se zmanjša število hudih poškodb v cestnem prometu, ki je bil predlagan med javnim posvetovanjem⁵, je po mnenju Komisije zanimiv predlog. V tej fazi evropskega cilja trenutno ni mogoče določiti, saj tudi ni skupne opredelitve hudih in lažjih poškodb. Ko bo na tem področju dosežen zadosten napredek, bo Komisija predlagala, da se usmeritvam evropske politike na področju varnosti v cestnem prometu do leta 2020 doda skupen cilj za zmanjšanje števila poškodb.

³ Zavarovalniški sektor lahko izboljša varnost v cestnem prometu s tečaji varne vožnje in zavarovalnimi policami. Tako se lahko npr. s sistemi „plačaj, kolikor prevoziš“, pri katerih je višina zavarovalne premije odvisna od števila prevoženih kilometrov, dosežejo znatni prihranki pri stroških nesreč in zmanjšajo emisije CO₂, ki jih povzročajo avtomobili.

⁴ Rezultati za leto 2010 še niso znani, zato se bodo za izhodišče uporabljale predvidene vrednosti na podlagi podatkov za leto 2009.

⁵ Javno posvetovanje o naslednjih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu je potekala med julijem in decembrom 2009. Obsegala je vrsto tematskih delavnic, internetno posvetovanje in konferenco za zainteresirano javnost. Prek interneta in pisnih prispevkov je bilo prejetih približno 550 odgovorov.

4. STRATEŠKI CILJI

Udeleženci v cestnem prometu so prvi člen v verigi varnosti v cestnem prometu. Ne glede na tehnične ukrepe, ki se izvajajo, je učinkovitost varnosti v cestnem prometu odvisna predvsem od vedenja udeležencev samih. Pri tem imajo ključno vlogo **izobraževanje, usposabljanje in izvajanje ukrepov**. Vendar pa mora sistem varnosti v cestnem prometu upoštevati tudi človeške napake in neustrezno vedenje ter zanje predvideti čim bolj učinkovite popravljalne ukrepe – stoodstotne varnosti ni. Vsi sestavni deli sistema, zlasti **vozila** in **infrastruktura**, morajo biti zato čim bolj udeležencem prijazni, da se preprečijo in omejijo posledice takšnih napak za udeležence, zlasti za najranljivejše.

Za naslednjih deset let je bilo določenih sedem ciljev. Za vsakega od teh ciljev bodo predlagani ukrepi na evropski in nacionalni ravni. Komisija bo zagotovila kontinuiteto s tretjim akcijskim programom, zlasti v primerih, v katerih so bili med naknadnim ocenjevanjem imenovani ukrepi, ki jih je treba še naprej izvajati.

Cilj 1 : izboljšati izobraževanje in usposabljanje udeležencev v cestnem prometu

Med tretjim akcijskim programom za varnost v cestnem prometu so bili sprejeti pomembni predpisi o voznških dovoljenjih in usposabljanju poklicnih voznikov. Učinek teh novih ukrepov bo merjen v naslednjih letih. Vendar je bilo med strokovnim in javnim posvetovanjem poudarjeno, da je treba izboljšati kakovost sistema za pridobivanje voznškega dovoljenja in usposabljanje ter pri tem še posebej upoštevati mlade voznike začetnike.

Trenutni pristop, ki se uporablja pri usposabljanju voznikov, je preveč razdrobljen in specializiran. Komisija zato predlaga, da se spodbuja širši pristop, izobraževanje in usposabljanje pa razumeta kot skupen proces, t. i. vseživljenjsko učenje. Spodbujati je treba interaktivne metode in samostojnost ter pri tem ustrezno upoštevati, da morajo stroški pridobitve voznškega dovoljenja ostati razumni.

• **Učenje pred voznškim izpitom**

Cilj je spodbujati voznško prakso pod čim bolj varnimi pogoji že pred opravljanjem voznškega izpita. Komisija bo preučila več možnosti, zlasti ali bi se lahko v postopek pridobitve voznškega dovoljenja vključila vožnja s spremstvom. Preučila bo tudi, ali naj se uvedejo usklajene minimalne zahteve za osebe, vključene v učenje, tj. spremstvo in inštruktorji.

• **Vozniški izpit**

Vozniški izpit ne bi smel biti omejen na preverjanje kandidatovega znanja o cestnoprometnih predpisih ali njegovih sposobnosti manevriranja. Komisija bo preučila, kako bi v izpit vključili tudi širše voznške sposobnosti ali celo ocenjevanje vrednosti in vedenja, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu (ozaveščenost o tveganjih), ter previdno in energijsko učinkovito vožnjo (okrepitev glavnih elementov o ekološki vožnji v učnih načrtih za teoretični in praktični del izpita).

• **Usposabljanje po pridobitvi voznškega izpita**

Preučiti je treba stalno usposabljanje po pridobitvi voznškega izpita za nepoklicne voznike, saj bo zaradi staranja evropskega prebivalstva vedno pomembnejše, da bodo starejši še naprej

sposobni voziti. Pri morebitnih ukrepih na tem področju bo treba upoštevati invalide, pravico starejših do mobilnosti ter sprejetje alternativnih rešitev.

Ukrep:

Komisija bo, po potrebi v sodelovanju z državami članicami, izdelala skupno strategijo za varnost v cestnem prometu na področju izobraževanja in usposabljanja ter vanjo vključila zlasti učenje pred pridobitvijo vozniškega dovoljenja ter skupne minimalne zahteve za inštruktorje vožnje.

Cilj 2: izboljšati uveljavljanje cestnoprometnih predpisov

Iz naknadne ocene tretjega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu izhaja, da je uveljavljanje še vedno glavni dejavnik pri ustvarjanju pogojev za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in poškodb, zlasti če je temeljito in je javnost o njem dobro obveščena. V javnem posvetovanju je bilo tudi potrjeno, da je treba v novih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu uveljavljanju predpisov nameniti dovolj pomembno mesto. Med prejšnjim programom ni bil izčrpan celotni potencial, ki ga ima evropska strategija na področju uveljavljanja predpisov, zlasti zato, ker Komisija pri predlogu o čezmejnem uveljavljanju ni dovolj napredovala.

Taka strategija mora temeljiti na naslednjih treh stebrih:

• **Čezmejna izmenjava informacij o varnosti v cestnem prometu**

Nadaljevati je treba s prizadevanji, ki so se leta 2008 začela s predlogom direktive o lažjem uveljavljanju predpisov na področju varnosti v cestnem prometu. Predlog⁶ omogoča lažjo izmenjavo informacij o prekrških v cestnem prometu ter tako zagotavlja bolj enako obravnavo storilcev.

• **Kampanje za uveljavljanje cestnoprometnih predpisov**

Tudi boljše usklajevanje in izmenjava najboljših praks pripomoreta k bistveno učinkovitejšemu uveljavljanju predpisov in nadzoru. Spodbujati in razširjati je treba načelo usmerjenih kampanj za nadzor, ki so bile organizirane v in med več državami. Poleg tega so izkušnje pokazale, da se najboljši rezultati dosežejo, če se povežeta politika nadzora in obveščanje udeležencev. Komisija bo zato še naprej podpirala ukrepe za obveščanje in ozaveščanje, zlasti mladih.

• **Tehnologija za boljše uveljavljanje cestnoprometnih predpisov**

Tehnološke pridobitve, npr. sistemi v vozilu, ki v realnem času zagotavljajo informacije o veljavnih omejitvah hitrosti, bi lahko pripomogli k boljšemu izvrševanju predpisov o omejitvah hitrosti. Ker so lahka gospodarska vozila na cestah vedno bolj številna in s tem povečujejo nevarnost nesreče, je treba preučiti namestitvev omejevalnikov hitrosti na takih vozilih v skladu s smernicami, ki jih je opredelila Komisija⁷, pri čemer je upoštevala okoljske in podnebne stranske učinke. Pri vožnji pod vplivom alkohola morajo kazni spremljati tudi

⁶ Ob upoštevanju ustrezne evropske zakonodaje o varstvu osebnih podatkov.

⁷ COM(2009) 593 konč.

preventivni ukrepi. Komisija bo zato preučila, v kolikšnem obsegu so primerni ukrepi za obvezno namestitev naprave za merjenje alkohola z blokado vozila, npr. v vozilih poklicnih voznikov (npr. šolskih avtobusih).

- **Nacionalni cilji za uveljavljanje cestnoprometnih predpisov**

Kako učinkovita je politika varnosti v cestnem prometu, je predvsem odvisno od tega, kako pogosto se nadzoruje skladnost z varnostnimi zahtevami. Komisija spodbuja določanje nacionalnih ciljev za nadzor, ki naj se vključijo v „nacionalne načrte za uveljavljanje cestnoprometnih predpisov“⁸.

Ukrepi:

- *Komisija si bo skupaj z Evropskim parlamentom in Svetom prizadevala za uvedbo čezmejne izmenjave informacij o varnosti v cestnem prometu.*
- *Komisija si bo prizadevala izdelati skupno strategijo za uveljavljanje predpisov s področja varnosti v cestnem prometu, ki bo med drugim predvidevala:*
 1. *možnost, da se za lahka gospodarska vozila uvedejo omejevalniki hitrosti in v določenih primerih predpiše obvezna namestitev naprave za merjenje alkohola z blokado vozila;*
 2. *uvedbo nacionalnih načrtov za izvrševanje.*

Cilj 3: varnejša cestna infrastruktura

Največ ljudi umre v nesrečah na podeželskih in mestnih cestah (leta 2008 se je 56 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu pripetilo na podeželskih in 44 % na mestnih cestah ter samo 6 % na avtocestah). Zato je treba najti možnosti, s katerimi bi načela varnega upravljanja z infrastrukturo razširili na sekundarno cestno omrežje držav članic ter pri tem upoštevali načelo subsidiarnosti.

Komisija bo zagotovila, da bo v zahtevke za sofinanciranje cestne infrastrukture držav članic s sredstvi EU vključila varnostne zahteve. Preučila bo tudi možnost razširitve tega načela na zunanjo pomoč.

Ukrepi:

Komisija bo:

1. *zagotovila, da bodo evropska sredstva dodeljena samo za infrastrukture, ki so v skladu z direktivama o varnosti v cestnem prometu in varnosti v predorih.*
2. *spodbujala, da bi veljavna načela o varnem upravljanju infrastrukture veljala tudi za sekundarne ceste držav članic, zlasti z izmenjavo najboljših praks.*

⁸ Glej Priporočilo Komisije 2004/345/ES o izvajanju na področju varnosti v cestnem prometu (UL L11, 17.4.2004, str. 75).

Cilj 4 : varnejša vozila

V obdobju tretjega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu je bil na področju varnosti vozil dosežen velik napredek. Čeprav se je varnost osebnih vozil deloma zaradi širše uporabe pasivnih varnostnih naprav, npr. varnostnih pasov in zračnih blazin, deloma zaradi uvedbe elektronskih varnostnih sistemov izboljšala, je bilo manj pozornosti namenjeno drugim vozilom, zlasti motornim kolesom. Poleg tega bo treba v prihodnjih letih reševati nove težave v zvezi z varnostjo, da se bo upoštevalo naraščajoče število vozil z alternativnim pogonom.

Današnja vozila

V zadnjih letih so bili sprejeti ali pa se še pripravljajo⁹ številni tehnični standardi in zahteve za varnost vozil. Njihov učinek bo viden v celoti šele v naslednjih desetih letih.

Potem ko so vozila dana na trg, morajo varnostne standarde izpolnjevati skozi celotno življenjsko dobo. Komisija bo, po potrebi po opravljeni oceni učinka, ocenila in predlagala ukrepe za usklajevanje in postopno poostreitev evropske zakonodaje o tehničnih pregledih¹⁰ in cestnih pregledih tehnične brezhibnosti¹¹. Končni cilj bi lahko bil vzajemno priznavanje pregledov vozil med državami članicami.

Trenutno so podatki o vozilu (homologacija, registracija, rezultati pregledov itn.) v vsaki državi članici v drugačni obliki. Da bi poenostavila izmenjavo teh podatkov, bo Komisija preučila ustanovitev evropske elektronske platforme.

• Vozila prihodnosti

Kot je poudarila Komisija v sporočilu z naslovom Evropska strategija za čista in energetska učinkovita vozila¹², je ena od glavnih prednostnih nalog v naslednjih desetih letih razvoj in uporaba vozil z alternativnim pogonom, s čimer bi se zmanjšal okoljski učinek cestnega prometa. Vendar pa imajo nekatera od teh vozil bistveno drugačne karakteristike kot običajna vozila, kar lahko vpliva na varnost. Zato je bistven celovit in usklajen pristop, pri katerem se natančno opredelijo učinek na vse zadevne dejavnike (npr. infrastrukturo in ranljive udeležence) in ustrezne rešitve (raziskave, standardizacija itn.).

Veliko naj bi k varnosti v cestnem prometu prispevala tudi uvedba t. i. „kooperativnih sistemov“, pri katerih si vozila izmenjujejo podatke in se povezujejo z infrastrukturo in ostalimi vozili v bližini ter tako voznikom omogočajo, da so čim bolj obveščeni, hkrati pa zmanjšujejo nevarnost nesreče in zagotavljajo tekoč promet.

Ukrepi:

Komisija bo:

- 1. predlagala, kako spodbujati napredek pri aktivni in pasivni varnosti vozil, kot so motorna kolesa in električna vozila;*

⁹ Varnost motornih koles bo obravnavana npr. v predlogu uredbe o homologaciji dvo-, tri- in štirikoles.

¹⁰ UL L 141, 6.6.2009, str. 12.

¹¹ UL L 203, 10.8.2000, str. 1.

¹² COM(2010) 186.

- 2. predlagala, kako postopno uskladiti in okrepiti tehnične preglede in cestne preglede tehnične brezhibnosti;*
- 3. nadalje ocenila učinek in koristi kooperativnih sistemov, da bo lahko opredelila najkoristnejše aplikacije ter priporočila ustrezne ukrepe za njihovo sinhronizirano uporabo.*

Cilj 5: spodbujati uporabo moderne tehnologije, s katero bi se povečala varnost v cestnem prometu

Med izvajanjem tretjega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu je bila opravljena vrsta študij in raziskav o inteligentnih prometnih sistemih (ITS). Inteligentni prometni sistemi lahko bistveno pripomorejo k boljši varnosti v cestnem prometu, npr. z uvedbo sistemov za odkrivanje incidentov in nadzorovanje prometa, ki lahko udeležencem v prometu v realnem času zagotavljajo informacije.

V okviru akcijskega načrta za inteligentne prometne sisteme¹³ in predloga direktive o inteligentnih prometnih sistemih¹⁴ bo Komisija predlagala zlasti tehnične specifikacije, ki so potrebne za izmenjevanje podatkov in informacij med vozili (V2V), med vozili in infrastrukturo (V2I) in med infrastrukturami (I2I). Prav tako je treba nadalje oceniti tudi, ali bi se lahko napredni sistemi za pomoč voznikom (ADAS), npr. sistem za opozarjanje pri menjavi voznega pasu, sistem za preprečevanje trkov in sistem za opozarjanje na pešce, naknadno vgradili v obstoječa gospodarska in/ali osebna vozila. Treba je spodbujati pospešeno uvajanje in širšo uveljavitev takih varnostnih naprav na trgu, da se bo lahko izkoristil njihov celotni potencial.

V naslednjih sedmih letih morajo inteligentni prometni sistemi bistveno prispevati k učinkovitejšemu in hitrejšemu reševanju, zlasti z uvedbo vseevropske številke za klic v sili, ki jo je mogoče klicati iz vozila, t. i. eCall¹⁵. Preučiti je treba učinek in področje uporabe pri razširitvi sistema eCall, da bi izboljšali zlasti reševalne ukrepe za motoriste, težka tovorna vozila in avtobuse.

Kljub temu, da inteligentni prometni sistemi pozitivno prispevajo k varnosti v cestnem prometu, je njihov razvoj, zlasti pri sistemih v vozilu in nomadskih napravah, z vidika varnosti povezan z vrsto težav (odvrčanje pozornosti, učinek na usposabljanje itn.), ki jih je treba nadalje preučevati.

Ukrepi:

Komisija bo v okviru izvajanja akcijskega načrta za inteligentne prometne sisteme in predloga direktive o inteligentnih prometnih sistemih sodelovala z državami članicami, da bi:

- 1. ocenila izvedljivost naknadne vgradnje naprednih sistemov za pomoč voznikom v gospodarska vozila;*
- 2. pospešila uvedbo sistema eCall in preučila njegovo razširitev na druga vozila.*

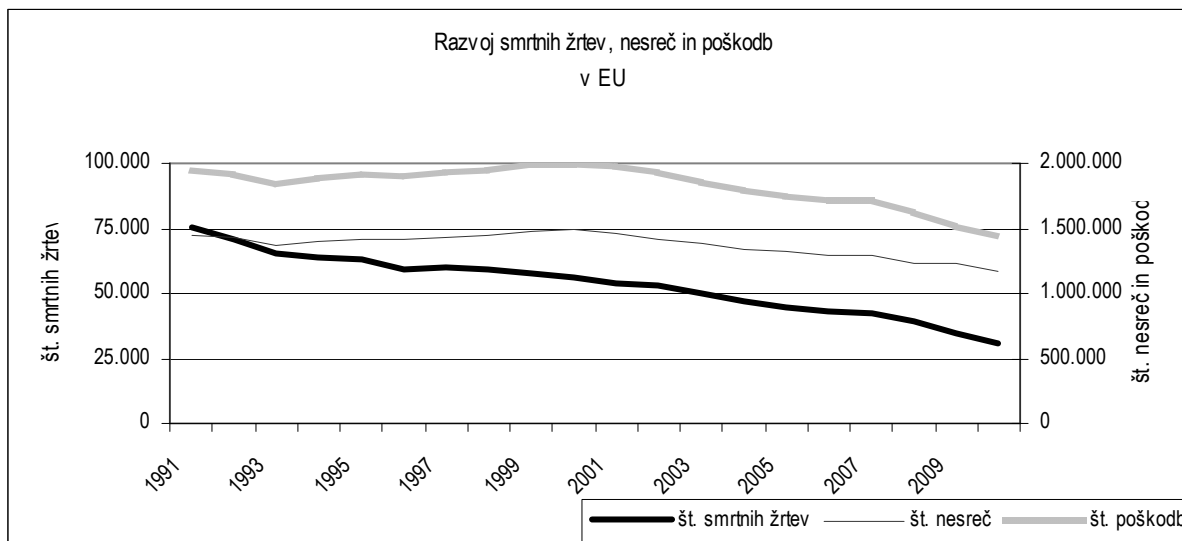
¹³ COM(2008) 886.

¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ Glej COM(2009) 434.

Cilj 6: izboljšati storitve v sili in po škodbah

Medtem ko se je število smrtnih žrtev med leti 2001 in 2010 zmanjšalo, je število poškodb v cestnem prometu še vedno zelo visoko, kar je razvidno tudi iz spodnje tabele. Kot je med javnim posvetovanjem večkrat poudarila zainteresirana javnost, mora biti ena od prednostnih nalog v naslednjih letih zmanjšati število poškodb v Evropi. Prometne nesreče s poškodbami so bile tudi na mednarodni ravni uvrščene med glavne težave javnega zdravstva, kar so potrdili tudi Svetovna zdravstvena organizacija¹⁶ in ZN z desetletjem za varnost v cestnem prometu.



Za zmanjšanje resnosti poškodb v prometnih nesrečah je potrebna vrsta različnih ukrepov, ki zadevajo npr. varnost vozila in infrastrukture, inteligentne prometne sisteme, zagotavljanje nujne pomoči, hitrost in usklajevanje intervencije, učinkovitost prve pomoči in rehabilitacije itn.

Komisija bo zato s pomočjo projektne skupine, v kateri bodo zastopani ustrezni akterji, predstavniki mednarodnih in nevladnih organizacij, vladni strokovnjaki in Komisija, določila prvine globalne strategije za preprečevanje poškodb v prometnih nesrečah in za nudenje prve pomoči.

Najprej naj bi izoblikovala skupno razumevanje opredelitev in konceptov, povezanih z žrtvami, ter določila ukrepe za boljše preprečevanje in intervencije kot tudi njihov družbeno-gospodarski učinek. Na podlagi tega bi lahko nato opredelila natančnejše ukrepe, npr. izmenjavo najboljših praks, pripravo smernic za intervencije, skupen pristop pri opredeljevanju hudih in manj hudih poškodb, spodbujanje mešanih reševalnih enot med državami članicami itn.

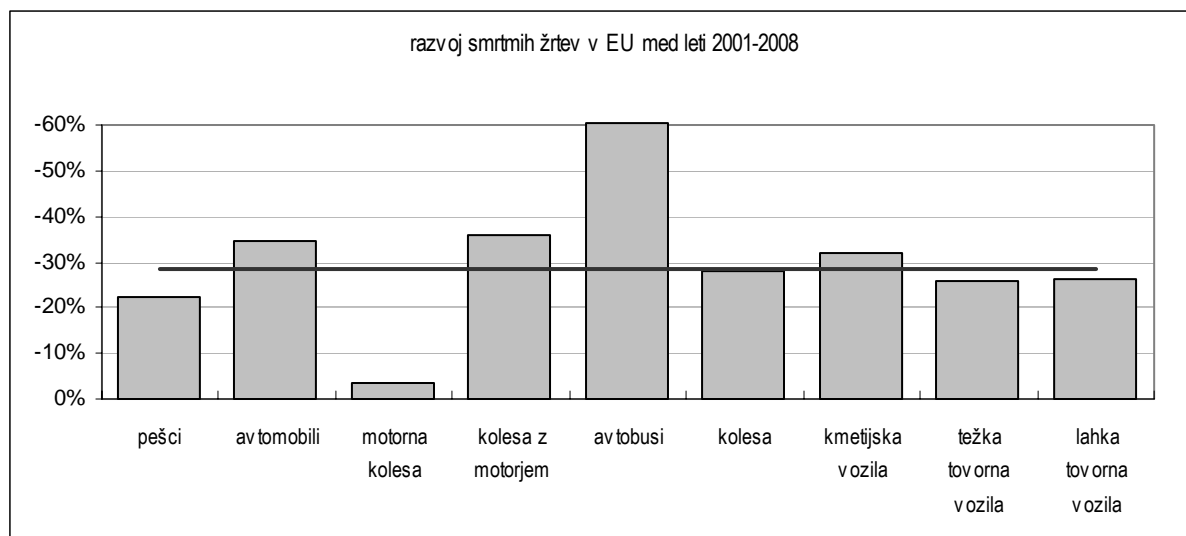
Ukrep

¹⁶ Svetovno poročilo o preprečevanju poškodb v cestnem prometu, WHO, 2004.

Komisija bo v sodelovanju z državami članicami in drugimi akterji, ki sodelujejo pri varnosti v cestnem prometu, predlagala, da se pripravi globalna strategija za preprečevanje poškodb v prometnih nesrečah in za nudenje prve pomoči.

Cilj 7: zaščititi ranljive udeležence v cestnem prometu

Število nesreč s smrtnim izidom in hudimi poškodbami je pri ranljivih udeležencih v cestnem prometu, npr. voznikih motornih koles in koles z motorjem, kolesarjih in pešcih, visoko in v nekaterih evropskih državah še vedno narašča. Leta 2008 je to število predstavljalo 45 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu. Iz statističnih podatkov (glej graf spodaj) je tudi razvidno, da se jim je do zdaj posvečalo premalo pozornosti.



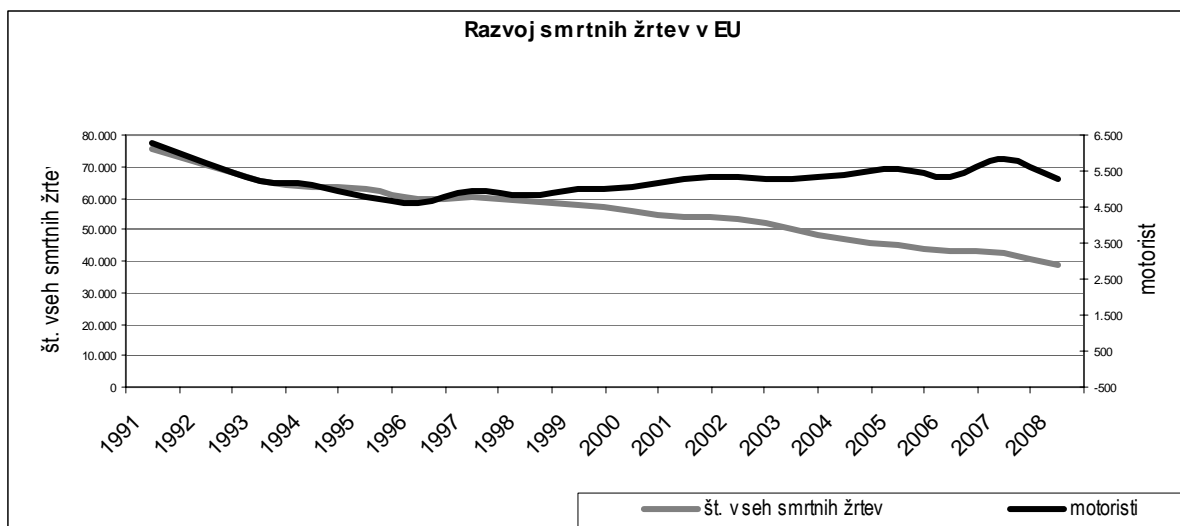
Poleg tega so drugi udeleženci v cestnem prometu sami po sebi „bolj ogroženi“ (tj. starejši, majhni otroci, invalidi), ne glede na to, kakšno je njihovo mesto v prometu (pešec, voznik, potnik). Ta ogroženost je še posebej velika v mestnih območjih¹⁷.

• **Motorizirana dvokolesa**

Pri tej vedno večji skupini udeležencev v cestnem prometu je najtežje bistveno zmanjšati število nesreč in smrtnih žrtev. Kot je razvidno iz spodnjega grafa, se je število smrtnih žrtev pri motoristih zmanjšalo manj kot pri drugih udeležencih v prometu¹⁸.

¹⁷ Leta 2008 je bilo v mestnih območjih med smrtnimi žrtvami v prometnih nesrečah 28 % oseb starejših od 65 let.

¹⁸ Med leti 2001 in 2008 se je npr. število smrtnih žrtev pri motoriziranih dvokolesih zmanjšalo samo za 4 %, medtem ko se je pri voznikih in sovoznikih v avtomobilih za 35 %.



Varnost motoristov v prometu je treba izboljšati z vrsto ukrepov, s katerimi:

1. bi se povečala ozaveščenost o motoriziranih dvokolesih pri drugih udeležencih v prometu;
2. bi se spodbujale raziskave in tehnološki razvoj, ki povečujejo varnost motoriziranih dvokoles in zmanjšujejo posledice nesreč, npr. standardi za osebno zaščitno opremo, zračne blazine, uporaba ustreznih aplikacij ITS (npr. eCall), postopna namestitve naprednih zavornih sistemov, ustrezni ukrepi proti nepooblaščenim posegom itn. Komisija bo predlagala, da se veljavna evropska zakonodaja o tehničnih pregledih razširi na motorizirana dvokolesa. Prav tako naj bi se še naprej prizadevalo za boljšo prilagoditev cestnoprometne infrastrukture motoriziranim dvokolesom (npr. varnejše varovalne ograje).
3. bi se države članice spodbujalo, da se pri uveljavljanju cestnoprometnih predpisov osredotočijo na dovoljene hitrosti, vožnjo pod vplivom alkohola, uporabo čelade, nepooblaščen posege in vožnjo brez predpisanega vozniškega dovoljenja za motorizirana dvokolesa.

• Pešci in kolesarji

Leta 2008 je bilo 27 % smrtnih žrtev v cestnem prometu kolesarjev in pešcev (47 % v mestnih območjih). Za veliko potencialnih kolesarjev so realne in občutene nevarnosti cestnega prometa odločilna ovira. Nacionalni in lokalni organi si vedno bolj prizadevajo spodbujati promet kolesarjev in pešcev, kar pomeni, da je treba vedno več pozornosti namenjati tudi varnosti v cestnem prometu.

Od leta 2003 je EU sprejela zakonodajo, s katero želi zmanjšati nevarnost poškodb (sprednji deli avtomobila, ki absorbirajo energijo, napredni zavorni sistemi, ogledala za mrtvi kot itn.) Preučiti bo treba nadaljnje ukrepe (npr. izboljšano vidljivost, omejevanje hitrosti, ustrezno infrastrukturo za nemotorizirani promet, ločevanje nevarnega mešanega prometa itn.). Ker problematika zadeva zlasti upravljanje v mestih, bo večino ukrepov treba izvajati na lokalni ravni v skladu z akcijskim načrtom Komisije za mobilnost v mestih¹⁹. Glede na prednosti, ki

¹⁹ COM(2009) 490.

jih za okolje, podnebje, zmanjšanje zastojev in javno zdravje prinaša kolesarjenje, je treba preučiti, ali je mogoče na tem področju storiti več.

- **Starejši in invalidi**

Leta 2008 je bilo 20 % smrtnih žrtev v cestnem prometu starejših (40 % pešcev). Zaradi staranja populacije je nujno treba oceniti ranljivost starejših v cestnem prometu. Tudi invalidi so močno ogroženi. Na tem področju je znanje še vedno zelo omejeno, zato je treba spodbujati usmerjene raziskave, med drugim o medicinskih merilih za ocenjevanje sposobnosti za vožnjo.

Ukrepi

- **Komisija bo predložila ustrezne predloge, s katerimi bo:**

1. *spremljala in nadalje pripravljala tehnične standarde za zaščito ranljivih udeležencev v prometu;*
2. *tehnične preglede razširila na motorizirana dvokolesa;*
3. *povečala varnost kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v cestnem prometu tako, da bo spodbujala vzpostavitev ustrezne infrastrukture.*

- **Države članice morajo spodbujati obveščanje, komuniciranje in dialog med udeleženci v cestnem prometu in s pristojnimi organi. K temu bo prispevala tudi Komisija.**

5. IZVAJANJE USMERITEV EVROPSKE POLITIKE NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU V OBDOBJU 2011–2020

5.1 Povečanje prizadevanj vseh udeleženi strani z močnejšim upravljanjem

- **Prednost izvrševanju evropskih pravnih predpisov o varnosti v cestnem prometu**

Z več kot dvanajstimi pravnimi instrumenti o varnosti v cestnem prometu so bistveni evropski pravni predpisi že sprejeti. Komisija namerava spremljati predvsem, ali države članice popolno in pravilno izvršujejo evropske pravne predpise o varnosti v cestnem prometu.

- **Vzpostavitev okvira za odprto sodelovanje med državami članicami in Komisijo**

Sprejeti je treba strukturiran okvir za sodelovanje med državami članicami in Komisijo, da se bo lahko izvajala evropska politika varnosti v cestnem prometu in spremljal doseženi napredek. Ta bi določal:

- da države članice pripravijo nacionalne načrte za varnost v cestnem prometu. V teh načrtih bi navedle sredstva za doseganje skupnega cilja in časovni razpored ter podroben nacionalni načrt objavile. Glede na posebne okoliščine bi lahko dodale tudi posebne nacionalne cilje;
- tesno sodelovanje med Komisijo in državami članicami, v okviru katerega bi se spremljal napredek pri doseganju skupnega cilja in izboljšali zbiranje podatkov, izmenjava izkušenj, „twinning“ in izmenjava najboljših praks.

5.2 Skupna orodja za spremljanje in ocenjevanje učinkovitosti politik na področju varnosti v cestnem prometu

- **Boljše spremljanje z zbiranjem podatkov in analizami**

V skladu z odločbo Sveta iz leta 1993²⁰ morajo države članice Komisiji sporočiti podatke o nesrečah v cestnem prometu na njihovem ozemlju, ki se končajo s smrtnim izidom ali poškodbami, da se ustvari podatkovna zbirka Skupnosti, t. i. podatkovna zbirka CARE.

Kakovost in primerljivost podatkov, zbranih v CARE, sta na splošno zadovoljivi, razen za primerljivost podatkov o poškodbah. Bistveno je treba izboljšati tudi kazalnike izpostavljenosti tveganjem in zmogljivosti.

Zbrani so bili podatki in znanje o varnosti v cestnem prometu, Evropski center za varnost v cestnem prometu (ERSO) pa jih je objavil na internetu. Tak celovit instrument je ključen za spremljanje uporabe politik na področju varnosti v cestnem prometu, saj ocenjuje njihov učinek in oblikuje nove pobude. Komisija si bo zato prizadevala za nadaljnji razvoj ERSO, med drugim tudi za ukrepe za komuniciranje in obveščanje državljanov o zadevah v zvezi z varnostjo v cestnem prometu.

- **Boljše razumeti nesreče in tveganja**

Tehnične preiskave po nesreči lahko zagotovijo pomembna spoznanja, ki so koristna za nadaljnji razvoj varnosti v cestnem prometu. Za zračni, železniški in pomorski promet evropski okvir določa, da države članice ustanovijo neodvisne organe za tehnično preiskovanje nesreč.

Komisija bo preučila, v kolikšnem obsegu bi se lahko načela in metode, ki se uporabljajo pri tehničnih preiskavah po nesrečah pri drugih vrstah prometa, prenesle na cestni promet, pri čemer bi se upoštevale njegove posebne lastnosti.

Preučila se bo tudi dodana vrednost razvoja in nameščanja snemalnikov podatkov o dogodkih („črnih skrinjic“), zlasti v gospodarskih vozilih, kar je bilo omenjeno že med tretjim akcijskim programom za varnost v cestnem prometu.

Ukrepi:

- ***Komisija bo sodelovala z državami članicami, da bi:***

- 1. spodbujala „twinning“ in druge vrste sodelovanja, s katerimi se bo povečala varnost v cestnem prometu držav članic;*
- 2. izboljšala zbiranje in analiziranje podatkov o nesrečah ter okrepila vlogo Evropskega centra za varnost v cestnem prometu.*

- ***Komisija bo:***

- 3. natančno spremljala pravilno izvajanje evropskega pravnega reda s področja varnosti v cestnem prometu;*

²⁰ UL L 329 , 30.12.1993, str. 63.

4. *preučila, ali so potrebna skupna načela za tehnično preiskovanje prometnih nesreč.*

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Predlagane usmeritve politike predstavljajo načrt možnih ukrepov za naslednjih deset let. Zadevni akterji so zlasti med javnim posvetovanjem poudarili, kako zelo je Evropa z okvirom za ukrepanje in visoko zastavljenimi cilji na vseh ravneh spodbudila prizadevanja in pripomogla k doseganju pomembnih rezultatov.

Predlagane usmeritve politike zagotavljajo splošen okvir, v katerem se lahko na različnih ravneh (evropski, nacionalni, regionalni ali lokalni) sprejmejo konkretne pobude. Posamezni ukrepi bi bili ocenjeni ustrezno v skladu z načeli EU za boljše predpise. Vloga Komisije bo predložiti predloge o zadevah v pristojnosti EU, v ostalih primerih pa spodbujati pobude na različnih ravneh in izmenjavo informacij, določiti in spodbujati najboljše rezultate ter skrbno spremljati doseženi napredek.