

EUROPSKA KOMISIJA  
Brussels, 20.7.2010  
COM(2010) 389 final

**PRIOPĆENJE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU I EUROPSKOM  
DRUŠTVENOM I GOSPODARSKOM ODBORU TE ODBORU ZA REGIJE**  
**Prema zoni europske sigurnosti na cestama: smjernice za cestovnu sigurnost 2011.-2020.**

{SEC(2010) 903}

**EN**

# **PRIOPĆENJE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU I EUROPSKOM DRUŠTVENOM I GOSPODARSKOM ODBORU TE ODBORU ZA REGIJE**

## **Prema zoni europske sigurnosti na cestama: smjernice za cestovnu sigurnost 2011.-2020.**

### **UVOD**

20. srpnja ove godine Europska Komisija je usvojila ambiciozan Program sigurnosti cestovnog prometa kojem je cilj i u narednom desetljeću prepoloviti broj poginulih u prometnim nezgodama na cestama Europe. Program donosi paket inicijativa na europskoj i nacionalnoj razini usmjerenih na poboljšanje sigurnosti vozila, ceste i promjenu ponašanja vozača.

Politika cestovne sigurnosti mora građanina-korisnika staviti u središte svog djelovanja: ona ga mora potaknuti na preuzimanje odgovornosti za vlastitu sigurnost i sigurnost ostalih sudionika u prometu.

Sigurnost na cestama je vrlo važno društveno pitanje: 2009. godine više od 35.000 ljudi je poginulo na cestama EU što je gradić srednje veličine, a 1.500.000 ljudi je ozlijeđeno. Procjenjuje se da na svaku poginulu osobu na europskim cestama dolaze 4 osobe s ozljedama trajne napokretnosti kao što su ozljede mozga ili leđne kralježnice, 10 osoba s teškim ozljedama i 40 osoba s lakšim ozljedama. Procjena ekonomskog troška svih nezgoda za društvo iznosi je ogromna i u 2009.g. iznosila je približno 130 milijardi eura<sup>1</sup>.

U svom priopćenju "Europa 2020. – Strategija pametnog, održivog i uključivog rasta"<sup>2</sup>, Komisija je naglasila važnost europske društvene kohezije, zelenije ekonomije, obrazovanja i inventivnosti. Ovi ciljevi trebaju se odražavati u različitim aspektima europske prometne politike čiji cilj treba biti osiguranje održive mobilnosti za sve građane, "dekarbonizacija" prometa i potpuno korištenje tehnološkog napretka. Sigurnost cestovnog prometa igrati će važnu ulogu u novoj Bijeloj knjizi prometne politike za razdoblje 2010.-2020., budući da je smanjenje broja smrtno stradalih na cestama ključni element unaprijeđenja cjelokupne učinkovitosti prometnog sustava i zadovoljenja potreba i očekivanja građana i kompanija.

Stoga je potreban ujednačen holistički i integrirani pristup, koji vodi računa o sinergiji s ostalim ciljevima prometne politike. Politike sigurnosti prometa na lokalnoj, nacionalnoj ili europskoj razini moraju integrirati relevantne ciljeve ostalih javnih politika i obrnuto.

Smjernice novog programa u potpunosti uzimaju u obzir rezultate dobivene tijekom primjene 3. Akcijskog plana sigurnosti za 2001.-2010., koji pokazuju da je usprkos značajnom napretku na području sigurnosti cestovnog prometa potrebno nastaviti i pojačati započete mjere.

Cilj smjernica europske politike sigurnosti cestovnog prometa do 2020.godine je dati opći okvir upravljanja i izazovne ciljeve kojima se trebaju voditi nacionalne ili lokalne strategije. U skladu s načelom subsidiarnosti, opisane akcije moraju biti provedene na najprimjerenijoj razini i s najprimjerenijim sredstvima.

U okviru ovih smjernica EK smatra da prije svega treba poduzeti sljedeće tri akcije:

– uspostaviti strukturirani i usklađeni okvir suradnje koji koristi najbolje prakse u Članicama, budući da je to nužan uvjet učinkovite provedbe smjernica zacrtanih u planu sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.,

<sup>1</sup> Temeljeno na vrijednosti statističkog života izračunatog u studiji HEATCO (6. Okvirni program istraživanja i tehnološkog razvoja).

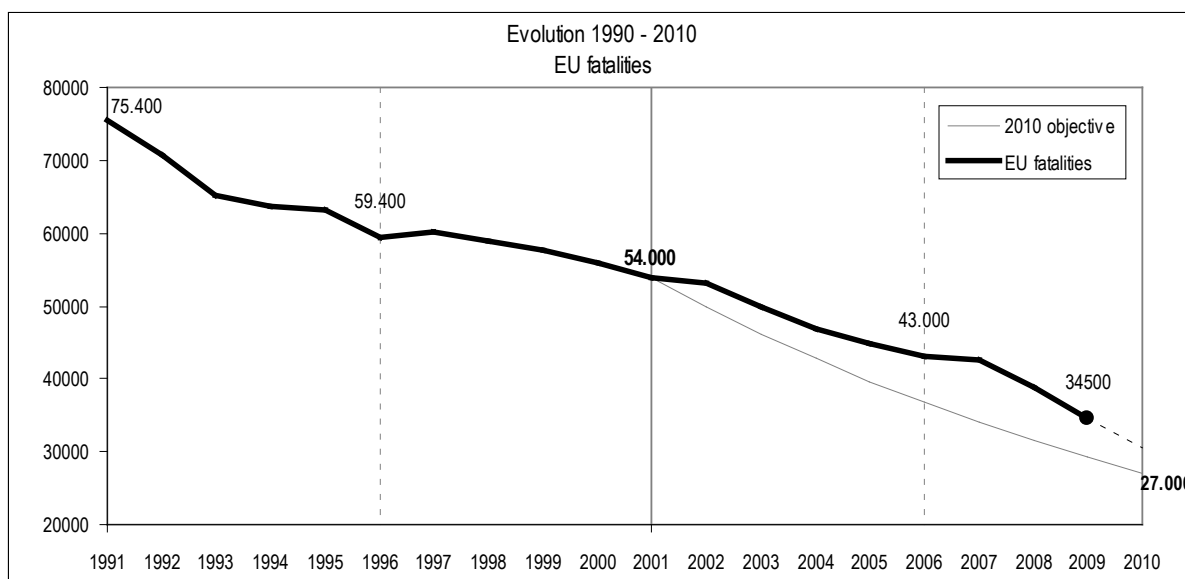
<sup>2</sup> COM(2010) 2020.

– donijeti strategiju za ozlijeđene osobe i za intervencije hitne pomoći radi rješavanja hitne i sve veće potrebe da se smanji broj prometnih nesreća s ozlijeđenim osobama,

–poboljšati sigurnosti ranjivih skupina korisnika, posebice motociklista čiji su statistički podaci o prometnim nezgodama izrazito zabrinjavajući

## 2. PROCJENA TREĆEG EUROPSKOG AKCIJSKOG PROGRAMA SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

2. lipnja 2003. godine Komisija je usvojila 3. Europski akcijski program sigurnosti na cestama (Road Safety Action Programm), koji je uključivao ambiciozni cilj da se do 2010. godine za 50 % smanji broj poginulih u prometnim nesrećama te 62 prijedloga konkretnih mjera na području sigurnosti vozila, infrastrukture i korinika. Obavljena je naknadna procjena programa kako bi se analizirao utjecaj, stupanj provedbe i učinkovitost Programa (dokument je dostupan na Internetu na stranici: (<http://ec.europa.eu/roadsafety>)). Iako inicijalni cilj vjerojatno neće biti postignut do konca 2010. godine, Program je bio snažan katalizator napora koje su Članice uložile da bi podigle razinu sigurnosti na cestama.



## 3. NAČELA I CILJEVI

### 3.1. Načela

#### Težnja k najvišim standardima sigurnosti cestovnog prometa u čitavoj Europi

Politika sigurnosti na cestama mora građane staviti u središte svog djelovanja: ona ih mora potaknuti da sami preuzmu najveću odgovornost za svoju sigurnost i sigurnost drugih. Politika sigurnosti cestovnog prometa EU ima za cilj podići razinu sigurnosti na cestama i osigurati sigurnu i čistu mobilnost građana u čitavoj Europi. Ona mora poticati pravičnost među korisnicima cesta kroz usmjerene napore da se poveća sigurnost ranjivih skupina korisnika.

#### Integrirani pristup sigurnosti na cestama

Buduća politika sigurnosti cestovnog prometa mora biti uzeta u obzir prilikom definiranja politika na drugim područjima u EU, a politika sigurnosti na cestama mora uzeti u obzir ciljeve iz tih drugih područja. Sigurnost na cestama usko je povezana s politikama koje se odnose, među ostalima, na energiju, okoliš, zapošljavanje, obrazovanje, mlade, javno zdravstvo, istraživanje, inovacije i tehnologiju, osiguranje, trgovinu i vanjske poslove.

### **Subsidijarnost, proporcionalnost i podijela odgovornosti**

Pitanje upravljanja je najvažnije: u skladu s načelima subsidijarnosti i proporcionalnosti, koja se u cestovnoj sigurnosti očituju u konceptu podijele odgovornosti, tražiti će se od tijela EU, Članica, regionalnih i lokalnih tijela upravljanja i čimbenika civilnog društva, od svakog u njegovom području odgovornosti, da se obavežu i poduzmu konkretne akcije, na ogovarajući način. Europska povelja o sigurnosti prometa na cestama je dobar primjer kako relevantni čimbenici preuzimaju obavezu za određeno djelovanje.

### **3.2. Cilj**

U cilju stvaranja zajedničke sigurne zone cesta Komisija je predložila da se nastavi s postizanjem cilja iz prethodnog razdoblja, **da se do 2020. prepolovi ukupan broj poginulih na svim cestama EU**, počevši od 2010. godine. Ovakav zajednički cilj pokazuje veliki porast ambicija u usporedbi s neostvarenim ciljem iz sadašnjeg Plana, a s obzirom na napredak koji je više Članica postiglo u prethodnom desetljeću, što će biti jasan signal europske predanosti sigurnosti na cestama.

Članice se potiče da kroz svoje nacionalne strategije sigurnosti na cestama doprinesu postizanju zajedničkog cilja, imajući u vidu svoja specifična polazišta, potrebe i okolnosti. Članice moraju svoje napore usmjeriti na područja u kojima imaju najslabije rezultate, a kao indikator trebaju koristiti rezultate Članica s najboljim postignućima u tom području, na primjer tako da utvrde određeni ciljani broj poginulih na cestama na milijun stanovnika koji neće premašiti. Ovakav pristup bi trebao smanjiti nejednakost među Članicama i pružiti građanima ujednačeniju razinu sigurnosti na cestama širom EU.

Što se tiče utvrđivanja ciljanog broja smanjenja broja prometnih nezgoda s teško ozlijeđenima, što je bilo predloženo tijekom javnih konzultacija, Komisija taj prijedlog smatra vrlo zanimljivim. Trenutno nije moguće definirati zajednički cilj jer na postoji zajednička definicija teže i lakše ozlijeđenih. Čim se ostvari dovoljan napredak po tom pitanju Komisija će predložiti da se smjernicama Europskog plana sigurnosti na cestama za razdoblje do 2020. godine doda i zajednički „cilj smanjenja broja ozlijeđenih u prometnim nezgodama.“

<sup>3</sup> Sektor osiguranja može pridonijeti cestovnoj sigurnosti kroz akcije obučavanja i svojim politikama osiguranja.

Npr. sheme poput one plati-kako-voziš (Pay-As-You-Drive PAYD) u kojima premija osiguranja varira prema prevezenim kilometrima mogle bi dovesti do značajnih smanjenja troškova izazvanih prometnim nezgodama kao i smanjivanju emisije CO<sub>2</sub> iz vozila.

<sup>4</sup> Rezultati za 2010. g. još nisu poznati pa će se ova referenca temeljiti na projekcijama brojki dostupnih koncem 2009.g.

<sup>5</sup> Javna rasprava u vezi priprema narednih smjernica politike cestovne sigurnosti održana je od srpnja do prosinca 2009. Uključivala je niz tematskih radionica, internetskih rasprava i konferencija zainteresiranih strana. Približno 550 odgovora dobiveno je putem interneta ili pismeno.

#### 4. STRATEŠKI CILJEVI

Korisnik ceste je prva karika u lancu sigurnosti i najskloniji je pogreškama. Bez obzira na poduzete tehničke mjere učinkovitost politike sigurnosti na cestama u konačnici ovisi o korisnikovom ponašanju. Stoga su edukacija, osposobljavanje i primjena propisa od presudne važnosti.

Ipak, sustav sigurnosti na cestama mora uzeti u obzir ljudsku pogrešku i neprimjereno ponašanje vozača i ispraviti ih koliko je to god moguće – nulta stopa rizika ne postoji. Svi elementi, a posebice **vozilo i infrastruktura**, moraju stoga 'oprašati pogreške', tako da spriječe i ograniče posljedice koje takve pogreške mogu imati po korisnike cesta, a posebice na najranjivije skupine korisnika.

Utvršeno je sedam ciljeva za naredno desetljeće. Za svaki od njih Europska unija će predložiti niz akcija. Komisija će osigurati kontinuitet tih akcija s prethodnim planom sigurnosti naročito nakon što se procjenom učinkovitosti 3. programa sigurnosti 2001.-2010. utvrdi na kojim područjima treba nastaviti s akcijama.

#### **Cilj broj 1: Pojačana edukacija i osposobljavanje korisnika cesta**

Tijekom 3. Akcijskog plana sigurnosti na cestama 2001.-2010. SAP, doneseni su važni zakonski propisi u vezi dobivanja vozačkih dozvola i osposobljavanja profesionalnih vozača.

Utjecaj tih novijih mjera moći će se procijeniti u narednim godinama. Ipak, tijekom javnih i stručnih konzultacija koje su vođene prije donošenja novog Programa sigurnosti 2011.-2020. naglašena je potreba da se poboljša kvaliteta dobivanja vozačkih dozvola i sustava osposobljavanja vozača s posebnim fokusom na mlade neiskusne vozače.

Sadašnji pristup osposobljavanju vozača ukazuje na to da je sustav previše rascjepkan i specijaliziran. Komisija predlaže da se promovira širi pristup, te promatra edukaciju i osposobljavanje kao sveobuhvatni proces, kao cjeloživotni edukacijski kontinuum. Treba poticati interaktivne metode i stjecanje autonomije, ali je potrebno voditi računa da trošak stjecanja vozačke dozvole mora ostati na razumnoj razini.

##### **Učenje prije testiranja**

Cilj je da se prije pristupanja testiranju potakne stjecanje prakse u maksimalno sigurnim uvjetima.

Komisija će razmotriti više opcija, posebice one da se u postupak stjecanja vozačke dozvole integrira vožnja u pratnji iskusne osobe.

Razmotrit će se uvođenje ujednačenih minimalnih uvjeta za osobe koje su uključene u obuku vozača: kao što su instruktori vožnje i osobe u pratnji neiskusnih vozača.

##### **Testovi za za stjecanje vozačke dozvole**

Testovi stjecanja vozačke dozvole ne bi se smjeli ograničiti samo na provjeru kandidatovih znanja iz područja poznavanja prometnih propisa ili sposobnosti vožnje. Komisija će razmotriti kako uključiti i šire vozačke vještine, čak možda i procjena vrijednosti i ponašanja u vezi sigurnosti prometa na cestama ( svijest o rizicima) te obrambene, energetske učinkovite vožnje (jače uključivanje ključnih elementa ekološke vožnje u kurikulum teorijskih i praktičnih testova).

##### **Obuka nakon dobivanja vozačke dozvole**

Potrebno je razmotriti kontinuirano obučavanje neprofesionalnih vozača posebice s obzirom na činjenicu da populacija u EU sve više stari i da će pitanje održavanja vozačkih sposobnosti starijih osoba postajati sve važnije. Eventualne akcije na tom polju morat će uzeti u obzir osobe s invaliditetom i pravo starijih osoba na mobilnost te usvajanje alternativnih rješenja.

## **Akcije:**

***Komisija će u suradnji sa Članicama na primjeren način raditi na razvoju zajedničke strategije edukacije i osposobljavanja za cestovnu sigurnost poglavito uključujući integriranje praktičnog dijela obuke u proces koji prethodi dobivanju vozačke dozvole kao i minimalne zajedničke uvjete za instruktore vožnje.***

### **Cilj broj 2: Bolja kontrola provedbe prometnih propisa**

Prema evaluaciji rezultata dobivenih provedbom 3. Programa sigurnosti 2001.-2010, kontrola primjene propisa je ključni element u stvaranju uvjeta za značajnije smanjenje broja poginulih i ozlijeđenih, posebice kad se intenzivno provodi i kad se senzibilizira šira javnost. Javna rasprava je također potvrdila da kontrola primjene propisa mora biti snažno zastupljena u novim smjernicama politike cestovne sigurnosti. Tijekom prethodnog programa sigurnosti nije naime postignut puni potencijal europske strategije primjene propisa posebice zbog toga što nije bilo napretka u vezi prijedloga Komisije o prekograničnoj provedbi propisa.

Europska strategija trebala bi se graditi na sljedećim okosnicama:

#### **□ Prekogranična razmjena informacija na području cestovne sigurnosti**

Trebalo bi nastaviti s aktivnostima započetim u 2008. godini vezanim uz prijedlog Direktive koja bi olakšala primjenu propisa na području sigurnosti cestovnog prometa.

S ciljem olakšavanja razmjene informacija o prometnim prekršajima predloženi tekst je korak naprijed k ujednačenijm postupanju s prekršiteljima.

#### **□ Kampanje za poštivanje propisa**

Pojačana koordinacija i razmjena najboljih praksi pomoći će da primjena propisa i kontrola primjene budu značajno učinkovitiji. Načelo ciljanih kontrolnih kampanji koje su već organizirane u i između nekih Članica trebalo bi potaknuti i proširiti na sve Članice. Nadalje, iskustvo pokazuje da su najučinkovitiji rezultati postignuti kombinacijom kontrole i informiranja korisnika. Stoga će Komisija nastaviti podržavati akcije informiranja i podizanja svijesti, naročito mlađe populacije.

#### **□ Tehničke karakteristike vozila koje pomažu u provedbi propisa**

Tehnološka dostignuća poput sustava ugrađenih u vozilo koji u realnom vremenu dojavljaju informacije o ograničenju brzine mogu doprinijeti poštivanju prometnih propisa o dopuštenoj brzini vožnje. S obzirom da laka gospodarska vozila postaju sve brojnija na cestama, što također povećava rizik njihovog sudjelovanja u prometnim nezgodama, bilo bi potrebno razmotriti mogućnost ugradnje limitatora brzine u takva vozila, sukladno utvrđenim smjernicama Komisije, a vodeći računa i o popratnoj dobrobiti po okoliš i klimu. U pogledu vožnje pod utjecajem alkohola kaznene mjere moraju biti poprečene i preventivnim mjerama. Tako će Komisija razmotriti u kojoj mjeri bi bilo uputno da ugradnja alko lock brava bude obavezna, na primjer kod profesionalnih vozila (školski autobusi).

<sup>6</sup> Uzimajući u obzir relevantnu legislativu EU o zaštiti osobnih podataka.

<sup>7</sup> COM(2009) 593 konačna verzija.

## □ Nacionalni ciljevi primjene propisa

Učinkovitost politike cestovne sigurnosti uvelike ovisi o učestalosti kontrola poštivanja prometnih propisa vezanih uz sigurnost. Komisija potiče utvrđivanje nacionalnih ciljeva kontrole poštivanja propisa koji bi trebali biti uvršteni u nacionalne planove provedbe propisa.

### *Akcije:*

- *Komisija će zajedno s Europskim parlamentom i Vijećem raditi na uspostavljanju prekogranične razmjene informacija s područja cestovne sigurnosti.*
- *Komisija će raditi na razvoju zajedničke strategije poštivanja prometnih propisa uključujući:*

*1. Mogućnost uvođenja limitatora brzine u laka gospodarska vozila i obaveznog korištenja alko lock brava u nekim specifičnim slučajevima.*

*2. Izrada nacionalnih planova provedbe propisa.*

## **Cilj broj 3.: Sigurnija infrastruktura**

Najveći broj prometnih nezgoda događa se na ruralnim i urbanim cestama (56% odnosno 44% u 2008. u usporedbi sa 6% na autocestama). Stoga je potrebno naći načine da se relevantna načela sigurnog upravljanja infrastrukturom postupno prošire i na sekundarnu cestovnu mrežu Članica, uzimajući u obzir načelo subsidiarnosti.

Komisija će osigurati da pri traženju sredstava za financiranje cestovne infrastrukture u Članicama iz fondova EU budu ispunjeni sigurnosni uvjeti. Razmotrit će se proširenje tog načela i na vanjsku pomoć.

### *Akcije:*

#### *Komisija će:*

*1. Osigurati da se Europski fondovi dodjeljuju samo za infrastrukturu koja je u skladu s Direktivama o cestovnoj sigurnosti i sigurnosti tunela.*

*2. Promicati primjenu relevantnih načela upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture i na sekundarnu mrežu zemalja Članica, posebice putem razmjene najboljih praksi.*

## **Cilj broj 4: Sigurnija vozila**

U razdoblju primjene 3. Programa sigurnosti na cestama postignut je značajan napredak na području sigurnosti vozila.

Iako je poboljšana sigurnost vozila, djelomično zahvaljujući širokom korištenju pasivnih sigurnosnih uređaja kao što su pojasevi i zračni jastuci, te primjeni elektroničkih sigurnosnih sustava, ostalim vozilima poput motocikala, nije bila posvećena tolika pozornost.

<sup>8</sup> Vidi Preporuku Komisije 2004/345/EC o primjeni propisa na području cestovne sigurnosti (OJ L 111, 17.4.2004, str. 75).

Štoviše, u narednim godinama biti će potrebno pozabaviti se novim problemima sigurnosti, kako bi se vodilo računa o sve većem udjelu vozila koja koriste alternativna goriva.

## □ Vozila današnjice

Posljednjih godina doneseni su ili su u pripremi brojni tehnički standardi i uvjeti sigurnosti vozila<sup>9</sup>. Njihove posljedice tek će biti vidljive u narednom desetljeću.

Nakon plasiranja na tržište vozila moraju nastaviti udovoljavati sigurnosnim standardima kroz čitav njihov vijek trajanja. Komisija će procijeniti i nakon procjene utjecaja predložiti na adekvatan način akcije na području ujednačavanja i progresivnog jačanja propisa EU o tehničkom pregledu vozila<sup>10</sup> i tehničkim pregledima vozila na cesti<sup>11</sup>. Konačni cilj bi mogao biti postizanje uzajamnog priznavanja tehničkog pregleda vozila među zemljama Članicama.

Trenutno podaci o vozilu (vrsta dozvole, registracija, rezultati tehničkog pregleda i dr.) postoje u potpuno različitim formama u svakoj Članici. Komisija će razmotriti uspostavu europske elektroničke platforme u cilju lakše razmjene ovih informacija.

## □ Vozila budućnosti

Kao što je utvrđeno u Priopćenju Komisije "Europska strategija čistih i energetski učinkovitih vozila"<sup>12</sup>, razvoj i primjena vozila na alternativna goriva predstavljaju prioritet u narednom desetljeću kako bi se smanjio utjecaj cestovnog prometa na okoliš. Ipak, neka od tih vozila imaju obilježja po kojima se drastično razlikuju od tradicionalnih vozila, a koja mogu utjecati na sigurnost. Zato je integrirani i koordinirani pristup od presudne važnosti za jasno sagledavanje utjecaja svih relevantnih čimbenika (infrastrukture i ranjivih korisnika) i rješenja koja treba pronaći (istraživanje, standardizacija itd.).

Značajan doprinos cestovnoj sigurnosti očekuje se također od primjene tzv. "co-operativnih sustava", pri čemu vozila razmjenjuju podatke i komuniciraju s infrastrukturom i ostalim vozilima u okruženju kako bi vozači bili optimalno informirani, kako bi se smanjio rizik od prometnih nezgoda, a ukupan promet tekao glatko.

### **Akcije:**

#### **Komisija će :**

**1. Dati prijedloge i potaknuti napredak aktivnih i pasivnih elemenata sigurnosti vozila, posebice motocikla i električnih vozila.**

**2. Dati prijedloge u cilju postupnog ujednačavanja i jačanja tehničkih pregleda vozila i pregleda vozila na cesti.**

<sup>9</sup> Npr., pitanje sigurnost motociklista će se potaknuti kroz prijedlog o Propisu za homologaciju dvocikla, tricikla i četverocikla.

<sup>10</sup> OJ L 141, 6.6.2009, str.12.

<sup>11</sup> OJ L 203, 10.8.2000, str. 1.

<sup>12</sup> COM(2010) 186.



**3. Nadalje procijeniti utjecaj i koristiti co-operativnih sustavakako bi se pronašle najkorisnije aplikacije i preporučile odgovarajuće mjere za njihovu sinhroniziranu primjenu.**

#### **Cilj broj 5: Promicanje uporabe modernih tehnologija za povećanje cestovne sigurnosti**

Tijekom proteklog razdoblja 3. Programa sigurnosti provedene su brojne studije i istraživanja Inteligentnih Transportnih Sustava (ITS). ITS posjeduje potencijal da odigra značajnu ulogu u poboljšanju sigurnosti prometa na primjer korištenjem sustava za detekciju incidenata i nadzor prometa, koji korisnicima ceste mogu informaciju u realnom vremenu.

U okviru primjene Akcijskog plana za ITS<sup>13</sup> i predložene Direktive o ITS<sup>14</sup>, Komisija će naime predložiti tehničke specifikacije potrebne za razmjenu podataka i informacija među vozilima (V2V- Vehicle to Vehicle), između vozila i infrastrukture (V2I – Vehicle to Infrastructure) i između infrastrukture (I2I – Infrastructure to Infrastructure). Potrebna je nadalje procijeniti mogućnost proširenja primjene naprednih sustava pomoći vozaču (Advanced Driver Assistance Systems - ADAS) kao što su sustav upozoravanja promjene vozne trake, automatskog kočenja u slučaju nužde, upozorenje na naknadnom ugradnjom tih sustava u postojeća komercijalna i/ili osobna vozila. Ubrzanu primjenu i probijanje na široko tržište ovakvih sigurnosnih aplikacija treba podržati kako njihov puni potencijal došao do izražaja.

U narednih sedam godina, ITS bi odlučujućoj mjeri trebao u pridonijeti poboljšanju učinkovitosti i brzine spašavanja, a posebice primjenom sustava pan-Europskog broja za poziv u nuždi koji će biti ugrađen u vozilima, tzv. eCall<sup>15</sup>. Potrebno je razmotriti utjecaj i domet širenja primjene eCall –a posebice u cilju poboljšanja akcija spašavanja motociklista, teških teretnih vozila i autobusa.

Najzad, usprkos njihovom pozitivnom doprinosu cestovnoj sigurnosti, razvoj ITS-a, a posebice sustava ugrađenih u vozilo te prijenosnih uređaja, otvara niz pitanja sa stajališta sigurnosti (ometanje pri vožnji, utjecaj na obuku itd.) što će zahtijevati dodatna razmatranja.

#### **Akcije:**

***U kontekstu primjene Akcijskog plana za ITS i predložene Direktive o ITS-u Komisija će sa Članicama surađivati u cilju:***

- 1. Procjene provedivosti naknadne ugradnje naprednih sustava pomoći vozaču u gospodarska i osobna vozila.***
- 2. Ubrzanja primjene e-Calla i sagledavanja njegove primjene na ostala vozila.***

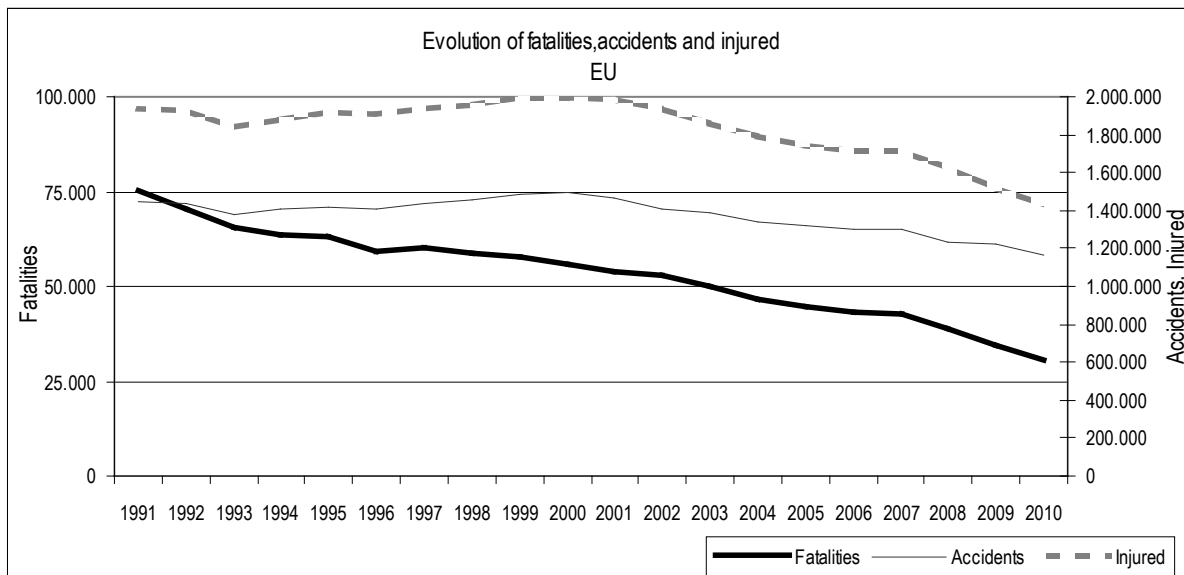
#### **Cilj broj 6: Unaprijeđenje intervencija službi hitne pomoći i pomoći ozlijeđenim osobama nakon nesreće**

<sup>13</sup> COM(2008) 886.

<sup>14</sup> COM(2008) 887.

<sup>15</sup> See COM(2009) 434.

Dok je broj poginulih u prometnim nesrećama smanjen u razdoblju 2001.-2010. broj ozlijeđenih je još uvijek vrlo visok kao što se vidi iz priložene tablice. Kako su opetovano naglasili sudionici javne rasprave, smanjenje broja ozlijeđenih u prometnim nezgodama mora biti jedna od prioritetnih akcija u Europi u narednom desetljeću. Ozlijeđeni u prometnim nezgodama prepoznati su također kao veliki problem javnog zdravstva na svjetskoj razini, posebice u Svjetskoj zdravstvenoj organizaciji<sup>16</sup> i u okviru UN-ovog programa Desetljeće za akciju sigurnosti cestovnog prometa.



Smanjenje težine ozljeda u prometnim nezgodama zahtijeva poduzimanje niza različitih akcija, na primjer u pogledu sigurnosti vozila i infrastrukture, ITS-a, dostupnosti hitne pomoći, brzine i korniniranosti intervencije, učinkovitosti prve pomoći i rehabilitacije i dr.

Stoga će Komisija razviti elemente globalne strategije djelovanja na području ozlijeđenih u prometnim nezgodama i pružanju prve pomoći, te će uz pomoć Radne Skupine okupiti relevantne sudionike, predstavnike međunarodnih i nevladinih organizacija, vladinih stručnjaka i Komisije.

Najprije će se nastojati pronaći zajedničko razumijevanje definicija i koncepata u vezi prometnih nezgoda i odrediti tijek akcija za poboljšanje prevencije i intervencije, uključujući njihov društveno-gospodarski utjecaj. Na temelju toga moći će se odrediti precizne akcije, kao što je razmjena dobrih praksi, sastavljanje uputa za intervencije, zajednički pristup definiranju lakih i teških ozljeda, promoviranje osnivanja mješovitih jedinica za spašavanje među zemljama Članicama itd.

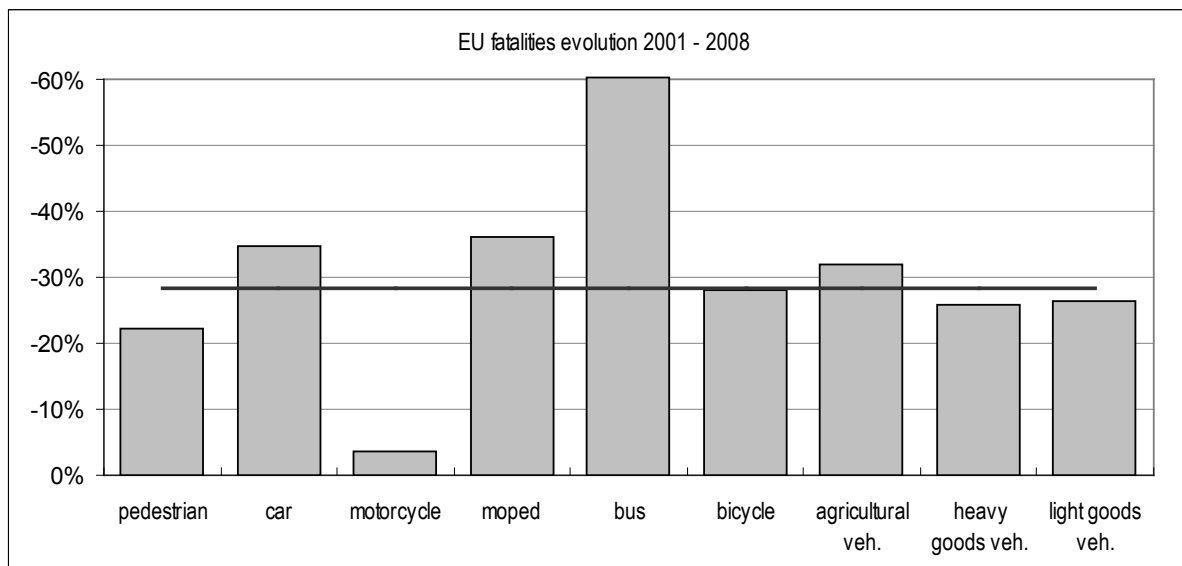
### **Akcija**

***U suradnji sa zemljama Članicama i drugim sudionicima uključenim u cestovnu sigurnost Komisija će predložiti izradu globalne strategije djelovanja na području prometnih nezgoda s ozlijeđenima i intervencija prve pomoći.***

<sup>16</sup> Svjetsko izvješće o prevenciji prometnih nezgoda s ozlijeđenima, Svjetska zdravstvena organizacija WHO, 2004.

## Cilj broj 7: Zaštita ranjivih korisnika ceste

Velik broj poginulih i teško ozlijeđenih u prometnim nezgodama u populaciji ranjivih korisnika ceste kao što su motociklisti, biciklisti i pješaci vrlo je značajan, a u nekim europskim zemljama čak je u porastu. U 2008. ta je skupina predstavljala 45% svih poginulih i svih prometnih nezgoda (vidi donji graf) što pokazuje da tom problemu dosad nije pridavana dovoljna pozornost.



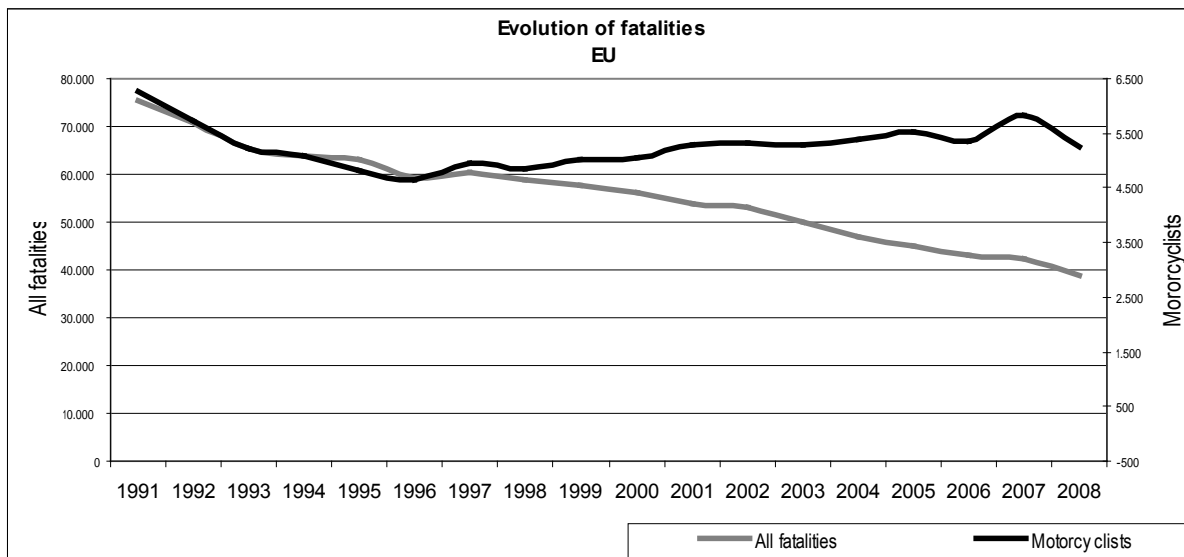
Nadalje, neki korisnici su osobito "osjetljivi" (npr. starije osobe, mlađa djeca, invalidne osobe), bez obzira koja je njihova uloga u prometu (pješač, vozač, putnik). Njihova je ranjivost posebno velika u urbanim sredinama<sup>17</sup>.

### □ Motori na dva kotača

U ovoj skupini korisnika koja je u stalnom porastu najteže je značajno smanjiti broj prometnih nezgoda i broj poginulih. Kao što je vidljivo iz donjeg grafa, smanjenje stope poginulih posebice je niže među motociklistima nego kod drugih skupina korisnika<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> U 2008. godini 28% poginulih u urbanim područjima bile su osobe starije od 65 godina.

<sup>18</sup> Npr., od 2001.-2008. stopa smanjena broja poginulih motociklista u cestovnom prometu iznosila je svega 4% u usporedbi s 35% vozača ili putnika u automobilima.



Problem sigurnosti motociklista potrebno je rješavati kroz niz akcija u cilju:

1. Podizanja svijesti o motociklistima kod ostalih korisnika ceste.
2. Poticanja istraživanja i tehničkog razvoja usmjerenih k povećanju sigurnosti motociklista i smanjenju posljedica prometnih nezgoda, kao što je standardizacija osobne zaštitne opreme, zračnih jastuka, korištenje relevantnih ITS aplikacija (npr. eCall) i postupna ugradnja naprednih sustava kočenja, odgovarajućih mjera protiv lažiranja brzine itd. Komisija će predložiti da se propisi u vezi tehničke ispravnosti vozila koji su na snazi u EU prošire i na motocikliste. Najzad, treba nastaviti s naporima koji se poduzimaju u cilju bolje prilagodbe infrastrukture motociklistima (npr. sigurnije odbojne ograde).
3. Poticanja zemalja Članica da se fokusiraju na kontrolu brzine, vožnje u alkoholiziranom stanju, korištenja zaštitne kacige i vožnje bez odgovarajuće dozvole za motocikl.

#### Pješaci, biciklisti

U 2008. godini biciklisti i pješaci su predstavljali 27% poginulih na cestama (47% u urbanim sredinama). Za mnoge potencijalne bicikliste stvaran ili percipiran rizik sigurnosti predstavlja odlučujuću prepreku. Nacionalne i lokalne vlasti sve više su uključene u promidžbu vožnje biciklom i pješaćenja, a to će zahtijevati da se više pozornosti posveti pitanjima sigurnosti cestovnog prometa.

Od 2003. godine na razini EU uvedeni su propisi kako bi se smanjio rizik od prometnih nezgoda s ozljedama (npr. prednja strana vozila koja apsorbira energiju, napredni sustavi kočenja, mini retrovizori za mrtvi kut itd.). Potrebno je razmotriti daljnje akcije (npr. poboljšanje vidljivosti, upravljanje brzinom, odgovarajuća infrastruktura za ne motorizirani prijevoz, odvajanje opasnog mješovitog prometa itd.). Budući da je ova problematika vezana uglavnom za gradski promet većinu akcija trebat će pokrenuti na lokalnom nivou, u skladu s Akcijskim planom Komisije o gradskoj mobilnosti<sup>19</sup>. S obzirom na značajne koristi biciklizma po okoliš, klimu, zagušenja i javno zdravlje vrijedno je razmotriti može li se na tom području učiniti još više.

<sup>19</sup> COM(2009) 490.

## **Starije osobe i osobe s invaliditetom**

Starije osobe predstavljaju 20% poginulih (40% kao pješaci) u 2008.godini. Starenje populacije žurno stavlja naglasak na potrebu da se procijeni ranjivost starijih osoba u prometu. Također, osobe s invaliditetom izložene su povećanom riziku. Na ovom području saznanja su još uvijek ograničena i nužno je provesti istraživanja, uključujući ona usredotočena na medicinske kriterije procjene sposobnosti za vožnju.

### *Akcije*

#### **Komisija će dati odgovarajuće prijedloge u cilju:**

*1. Nadzora i daljnjeg razvoja tehničkih standarda zaštite ranjivih korisnika ceste.*

*2. Uključivanja motociklista u tehničke preglede vozila.*

*3. Povećanje sigurnosti biciklista i drugih ranjivih korisnika ceste, npr. poticanjem odgovarajuće infrastrukture.*

**Zemlje Članice bi trebale razviti informiranje, komunikaciju i dijalog između korisnika ceste i kompetentnih vlasti. Komisija će doprinijeti toj inicijativi.**

## **5. PROVEDBA SMJERNICA EUROPSKE POLITIKE SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA 2011-2020**

### **5.1 Poboljšati angažiranost svih nadležnih sudionika putem jačeg izvaršavanja vlasti**

#### **Prioritet dati provedbi pravne stečevine EU na području cestovne sigurnosti**

S više od dvanaestak pravnih instrumenata sigurnosti cestovnog prometa, pravna stečevina EU uglavnom je definirana.

Komisija planira prvenstveno pratiti da li zemlje Članice potpuno i ispravno provode pravnu stečevinu EU o cestovnoj sigurnosti.

#### **Stvoriti okvir za otvorenu suradnje između zemalja Članica i Komisije**

Potrebno je stvoriti strukturirani okvir za otvorenu suradnju između zemalja Članica i Komisije radi provedbe EU politike cestovne sigurnosti i praćenja postignutih rezultata. To bi uključivalo:

– da zemlje Članice sastave nacionalne planove cestovne sigurnosti. Takvi planovi trebali bi opisati načine na koji će se postići zajednički ciljevi, zacrtati rokove i promovirati detalje nacionalnih planova. Planovi mogu također uključivati specifične nacionalne ciljeve u skladu s njihovom konkretnom situacijom.

– usku suradnju između Komisije i zemalja Članica u cilju praćenja napretka u postizanju zajedničkog cilja i boljem prikupljanju statističkih podataka, razmjeni iskustava, razmjeni najboljih praksi i dr.

## 5.2 Zajednički instrumenti praćenja i procjene učinkovitosti politika cestovne sigurnosti

### Poboľjšati praćenje pomoću prikupljanja i analize statističkih podataka

Temeljem Odluke Vijeća od 1993.<sup>20</sup>, zemlje Članice imaju obavezu dostaviti Komisiji statističke podatke o prometnim nezgodama s poginulima i ozlijeđenima koje se dogode na njihovom teritoriju s ciljem stvaranja baze podataka Zajednice tzv. CARE baze podataka.

Kvaliteta i usporedivost podataka iz baze CARE u cjelini su zadovoljavajući izuzev podataka o ozlijeđenima. Štoviše, treba učiniti još mnogo u pogledu izloženosti riziku i indikatora uspješnosti.

Dostupni europski statistički podaci i saznanja o cestovnoj sigurnosti integrirani su i stavljani na Internet na stanici Europskog observatorija za cestovnu sigurnost (ERSO-European Road Safety Observatory). Ovakav integrirani instrument presudan je za praćenje primjene politika cestovne sigurnosti, procjenu njihovog utjecaja i osmišljavanje novih inicijativa. Komisija će stoga nastaviti razvijati ERSO, uključujući akcije priopćavanja i informiranja građana o pitanjima i problemima cestovne sigurnosti.

### Povećanje shvaćanja sudara i rizika

Tehnička vještačenja nakon prometne nezgode mogu dati vrijedne povratne informacije i biti iskustvo koje je korisno za budući razvoj sigurnosti u cestovnom prometu. U zračnom, željezničkom i pomorskom prometu EU okvir zahtijeva da zemlje Članice osnuju neovisna tijela za tehničko vještačenje.

Komisija će ispitati do koje mjere metode i načela tehničkih vještačenja nakon prometnih nezgoda kod drugih vidova prometa mogu biti preslikana na području cestovnog prometa vodeći pritom računa specifična obilježja cestovnog prometa.

Razmotriti će se dodana vrijednost razvoja i uspostave datoteka s podacima o događaju ('crnih kutija'), posebice u profesionalna vozila, kako je već bilo spomenuto u 3. Programu sigurnosti, vodeći pritom računa o njihovom društveno-ekonomskom utjecaju.

#### **Akcije:**

### Komisija će surađivati sa zemljama Članicama u cilju:

***1. Promoviranja Twinning projekata i drugih načina suradnje u cilju povećanja razine sigurnosti u zemljama Članicama.***

***2. Unaprijeđenje prikupljanja i analize statističkih podataka o prometnim nezgodama i razvoj uloge Europskog observatorija za sigurnost cestovnog prometa.***

### Komisija će:

***3. Izbliza pratiti pravilnu provedbu i primjenu europske pravene stečevine u području sigurnosti cestovnog prometa.***

<sup>20</sup>JO L 329, 30.12.1993, p. 63

#### ***4. Ispitati potrebu donošenja zajedničkih načela tehničkog vještačenja prometnih nesreća.***

### **6. ZAKLJUČAK**

Predložene smjernice ovakve politike su plan mogućih akcija predviđenih za naredno desetljeće. Uključeni sudionici su naglasili, naročito tijekom konzultacija svih zainteresiranih strana, u kojoj mjeri je Europska unija, postavljanjem okvira i ambicioznih ciljeva, stimulirala napore na svim razinama i omogućila postizanje značajnih rezultata.

Predložene smjernice ove politike daju opći okvir uutar kojeg će se na različitim odgovarajućim razinama; europskoj, nacionalnim, regionalnim ili lokalnim, moći poduzimati primjerene akcije i inicijative. Pojedinačne mjere moraju biti predmetom pravilne procjene utjecaja u skladu s utvrđenim EU načelima bolje regulacije. Komisija će imati ulogu davanja prijedloga po pitanjima za koja je kompetentna, a u svim drugim pitanjima podržavati će inicijative poduzete na raznim razinama kako bi opotaknula razmjenu informacijam, utvrla i promovirala najbolje postignute rezultate i pažljivo pratila postignuta poboljšanja.