

Bruxelles, 8. lipnja 2017.
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Predmet:	Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette iz ožujka 2017. – zaključci Vijeća (8. lipnja 2017.)

Za delegacije se u Prilogu nalaze Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette (Valletta, 28. i 29. ožujka 2017.) koje je Vijeće usvojilo na 3545. sastanku održanome 8. lipnja 2017.

**ZAKLJUČCI VIJEĆA
o sigurnosti na cestama
kojima se podupire Izjava iz Vallette iz ožujka 2017.**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

1. UZIMAJUĆI U OBZIR neprekidni rad na daljnjem poboljšanju sigurnosti na cestama u okviru raznih politika;
2. PRIMAJUĆI NA ZNANJE statističke podatke za 2016. godinu o smrtno stradalima u cestovnom prometu u Uniji, koje je objavila Komisija¹;
3. POZDRAVLJAJUĆI ministarsku konferenciju o sigurnosti na cestama koja je u organizaciji malteškog predsjedništva održana 29. ožujka 2017. u Valletti;
4. PODUPIRE sadržaj Izjave o sigurnosti na cestama iz Vallette, koja se nalazi u prilogu ovim zaključcima;
5. POZIVA države članice da nastave sa svojim naporima i suradnjom u provedbi obveza preuzetih u toj Izjavi;
6. POZIVA Komisiju da se pridruži tim naporima i da prilikom pripreme sljedeće strategije Unije o sigurnosti na cestama u obzir uzme Izjavu.

¹ Priopćenje za medije Europske komisije IP/17/674 od 28. ožujka 2017.

1. Ministri prometa država članica Europske unije, koji su se u okviru malteškog predsjedanja Vijećem Europske unije sastali u Valletti 29. ožujka 2017., ponovno potvrđuju svoju predanost poboljšanju sigurnosti na cestama. Konstantno velik broj prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama (26 100 smrtno stradalih u EU-u u 2015.) i teške ozljede u cestovnom prometu predstavljaju velik društveni problem koji je uzrok ljudskim patnjama i neprihvatljivim ekonomskim troškovima koji se samo za nesreće sa smrtnim posljedicama² procjenjuju na 50 milijardi EUR godišnje, a kada se u obzir uzmu i teške nesreće procijenjeni iznosi veći su od 100 milijardi EUR.³
2. Iako postoji stalan i obećavajući trend usmjeren prema ostvarenju zajedničkog cilja smanjenja broja poginulih na cestama između 2010. i 2020. za pola, koji je Vijeće Europske unije podržalo 2010.⁴, posljednjih godina stope smanjenja smrtno stradalih stagniraju. Osobito zabrinjava broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda među pješacima i biciklistima. Stoga je cilj postao iznimno zahtjevan i, osim ako se ulože daljnji naponi, možda neće biti ostvaren.
3. Rad na poboljšanju sigurnosti na cestama ne bi trebalo mjeriti samo brojenjem poginulih na cestama; broj teških ozljeda podjednako je zabrinjavajući jer je pet puta veći od broja poginulih na cestama.² Trebalo bi težiti ostvarenju ambicioznog općeg cilja u duhu rezolucije Opće skupštine UN-a o poboljšanju globalne sigurnosti na cestama⁵, kako bi se provele odgovarajuće mjere smanjenja. Kako bi se ostvario takav cilj potrebno je vršiti nadzor putem usporedivih i pouzdanih podataka o kojima se izvješćuje s pomoću zajedničke definicije. Zajedničkim radom država članica i Europske komisije te je podatke potrebno temeljito analizirati, kako bi se na temelju njihove konzistentnosti mogle poduzeti dodatne mjere za smanjenje broja takvih ozljeda u sljedećem desetljeću.

² Europska komisija, Studija o sigurnosti na cestama za potrebe privremene evaluacije smjera politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011. – 2020., 2015., str. 19.

³ Priopćenje za medije Europske komisije, 31. ožujka 2016., IP/16/863.

⁴ Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama, 2. prosinca 2010., točka 21., ST 16951/10.

⁵ Rezolucija A/70/260 iz travnja 2016.

4. Stanje u vezi sa sigurnošću na cestama uvelike se razlikuje među državama članicama. Uz blisku suradnju i razmjenu znanja među državama članicama poseban bi napor trebalo uložiti u onim slučajevima u kojima je sigurnost na cestama ispod prosjeka Europske unije.
5. Prekoračenje ograničenja brzine, vožnja pod utjecajem alkohola ili droge, kao i rastresenost ili umor tijekom vožnje i dalje su među glavnim uzrocima sudara u cestovnom prometu. Zbog nekorisćenja zaštitne opreme pogoršava se ozbiljnost ozljeda. Posebna pozornost trebala bi se stoga posvetiti poboljšanju ponašanja sudionika u prometu.
6. Već postoji široka lepeza instrumenata u vezi s, osobito, boljom primjenom propisa u cestovnom prometu u državama članicama i na prekograničnoj razini, boljom edukacijom sudionika u cestovnom prometu i podizanjem svijesti među njima, kao i u vezi s poboljšanjem sigurnosti infrastrukture i vozila, uzimajući u obzir starost i tehničku ispravnost. Ti bi instrumenti trebali biti lako primjenjivi.
7. Na temelju načela supsidijarnosti sigurnost na cestama zajednička je odgovornost koja zahtijeva konkretne i zajedničke mjere institucija Europske unije, država članica, regionalnih i lokalnih vlasti, industrije i civilnog društva.
8. Države članice obvezat će se da će:
 - a) nastaviti s primjenom i jačanjem mjera koje su potrebne kako bi se broj poginulih na cestama u EU-u do 2020. godine smanjio za pola u odnosu na polaznu 2010. godinu;
 - b) jačati suradnju među državama članicama, među ostalim s relevantnim tijelima, i s civilnim društvom, istraživačkim institutima i privatnim sektorom, posebno u pogledu planova i strategija za sigurnost na cestama koji se temelje na procjeni rizika ili na integriranom pristupu (poput pristupa „sigurnog sustava”);
 - c) u planovima za mobilnost te u okviru sigurnosnih politika i mjera u obzir uzeti vožnju biciklom⁶ i pješaćenje i, ako je izvedivo, razmotriti uključivanje namjenske infrastrukture;

⁶ Politika u vezi s vožnjom biciklom posebno je razmotrena u Izjavi iz Luxembourga o biciklizmu kao klimatski prihvatljivom načinu prijevoza, listopad 2015.

- d) poboljšati sigurnost sudionika u cestovnom prometu razvojem sigurnije cestovne infrastrukture imajući na umu mogućnost proširenja primjene načelâ upravljanja sigurnošću infrastrukture i na ceste koje nisu obuhvaćene transeuropskom prometnom mrežom (TEN-T);
- e) u okviru planiranja gradske mobilnosti surađivati s relevantnim dionicima na pitanjima mogućnosti proširenja i integracije smanjenog ograničenja brzine, poput 30 km/h, u područja visokog rizika, posebno u područja u kojima ljudi rade, voze bicikle i igraju se;
- f) osigurati učinkovito uvođenje sustava e-poziv i smanjiti vrijeme potrebno za spašavanje;
- g) promicati temeljite istrage teških prometnih nesreća i sudara koristeći se odgovarajućim uzorcima, kao i analiziranje podataka za utvrđivanje prioriternih područja za intervencije;
- h) usporedo s vlastitim naporima na ostvarenju cilja smanjenja broja smrtno stradalih do 2020. godine nastaviti s radom na: i. smanjenju broja teških ozljeda u sudarima u cestovnom prometu i ii. izvješćivanju pouzdanih i usporedivih podataka koristeći se zajedničkom definicijom na temelju ljestvice težine ozljeda MAIS⁷3 + do 2018.;
- i) kao cilj postaviti smanjenje broja teških ozljeda u EU-u do 2030. za pola u odnosu na polaznu 2020. godinu, koristeći se zajedničkom definicijom i u okviru opće strategije za sigurnost na cestama u tom razdoblju;
- j) u suradnji s relevantnim dionicima javne politike, posebno s onima koji zastupaju žrtve cestovnog prometa, nastaviti razvijati mjere kako bi se osigurale skrb nakon sudara, rana rehabilitacija i društvena reintegracija žrtava prometnih nesreća;

⁷ „Skrraćena ljestvica najtežih ozljeda” (eng. *Maximum Abbreviated Injury Scale*) predstavlja indeks u rasponu od 1 do 6.

- k) učinkovito provoditi propise o sigurnosti na cestama i pružati potporu tijelima za provedbu tih propisa, među ostalim putem suradnje i razmjenom najboljih praksi, posebno s obzirom na prekoračenje ograničenja brzine, vožnju pod utjecajem alkohola ili droga, nepoštivanje propisa o semaforima i prometnim znakovima, rastresenost tijekom vožnje, npr. zbog upotrebe mobilnih uređaja, i nekorištenje zaštitne opreme. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti preventivnim alatima, poput uređaja za blokadu u slučaju alkoholiziranosti (eng. *alcohol interlocks*), te drugim sustavima tehničke podrške;
- l) nastaviti rad u međunarodnim tijelima za sigurnost na cestama⁸ kako bi se tehničkim i netehničkim sredstvima pomoglo ubrzati napredak u pogledu sigurnosti na cestama u Europi i drugdje;
- m) osigurati odgovarajuće razine financiranja za buduće politike, programe i istraživanja sigurnosti na cestama u skladu s i. ciljevima utvrđenima u nacionalnim strategijama i ii. raspoloživim financijskim sredstvima država članica;
- n) u suradnji s Europskom komisijom promicati kulturu sigurnosti na cestama u cijeloj Europi, koja se temelji na zajedničkim vrijednostima, i poboljšati ponašanje sudionika u prometu kontinuiranom i djelotvornom edukacijom i osposobljavanjem koji su usmjereni na različite skupine, uzimajući u obzir specifične potrebe nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu⁹ i profesionalnih vozača;
- o) podržati uvođenje usklađenih i interoperabilnih povezanih i automatiziranih vozila dokazane sigurnosti, kao što je navedeno u Izjavi iz Amsterdama¹⁰ i u strategiji Komisije za kooperativne inteligentne prometne sustave¹¹.

⁸ Poput radnih skupina Gospodarske komisije UN-a za Europu (Radna skupina za sigurnost prometa na cestama (WP.1), Svjetski forum za usklađivanje pravilnika o vozilima (WP.29), Radna skupina za prijevoz opasnih tvari (WP.15)).

⁹ Izraz „nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu” obuhvaća nemotorizirane sudionike u cestovnom prometu, poput pješaka i biciklista, kao i motocikliste i osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti i sposobnosti orijentacije.

¹⁰ Izjava iz Amsterdama o suradnji u području povezane i automatizirane vožnje, travanj 2016.

¹¹ Dokument ST 15203/16 (COM (2016) 766 final iz studenoga 2016.).

9. Države članice pozivaju Komisiju da:

- a) poboljša zaštitu sudionika u cestovnom prometu, posebno nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, osiguravanjem uvođenja novih sigurnosnih značajki za vozila, na primjer, bržim preispitivanjem pravila o homologaciji iz Uredbe o općoj sigurnosti, kao što je navedeno u izvješću Komisije Europskom parlamentu i Vijeću pod nazivom „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u”¹²;
- b) pripremi nov politički okvir u pogledu sigurnosti na cestama za razdoblje između 2020. i 2030., uključujući procjenu učinkovitosti sigurnosti na cesti, uzimajući u obzir ciljeve navedene u toj izjavi;
- c) istraži mogućnost jačanja pravnog okvira Unije o sigurnosti na cestama, s posebnim naglaskom na suradnju država članica u pogledu međusobnog priznavanja diskvalifikacija u vožnji nerezidentnih vozača, ne dovodeći u pitanje odgovarajuću pravnu osnovu ili osnove za takve prijedloge;
- d) surađuje sa svim dionicima kako bi se izradili projekti i inicijative za zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu i olakšala razmjena znanja i najboljih praksi među državama članicama o istragama nesreća u cestovnom prometu, kao i strategije i kampanje za sigurnost na cestama;
- e) radi poboljšanja sigurnosti na cestama uz istodobno osiguravanje sigurnosti podataka istraži potencijal tehnologija povezane i automatizirane vožnje, kao i potencijal upotrebe podataka koji su već dostupni u vozilima i u okviru infrastrukture;
- f) osigura da se potrebni resursi dodjeljuju za potrebe istraživanja, programa i projekata kojima se promiče sigurnost na cestama u Europi;
- g) surađuje s državama članicama i drugim ključnim dionicima na razvoju kulture sigurnosti na cestama u cijeloj Europi.

¹² Dokument ST 15705/16 (COM (2016) 787 final iz studenoga 2016.).

10. Države članice pozivaju industrijski sektor da u suradnji s civilnim društvom tog sektora:
- a) razvija kooperativne inteligentne prometne sustave kako bi se osiguralo da su na europskoj razini nove usluge i sustavi usklađeni, sigurni i interoperabilni;
 - b) razvija i promiče nove tehnologije, posebno one funkcije automatizirane vožnje i sustave za pomoć u vožnji kojima se smanjuju učinci ljudskih pogrešaka i nepažnje, poput naprednih inteligentnih sustava reguliranja brzine ili autonomnih sustava za kočenje u nuždi, štiteći osobito nezaštićene sudionike u cestovnom prometu;
 - c) promiče potencijal kooperativnih, povezanih i automatiziranih vozila u vezi sa sigurnošću na cestama.
11. Ministri prometa naglašavaju važnost neprekidnog rada i suradnje u pogledu sigurnosti na cestama i primaju na znanje doprinose i obveze dionika prije i tijekom konferencije u Valletti.
-