



Svet
Evropske unije

Bruselj, 8. junij 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Zadeva:	Sklepi Sveta o varnosti v cestnem prometu – potrditev izjave iz Vallette iz marca 2017 – sklepi Sveta (8. junij 2017)

V prilogi vam pošiljamo sklepe Sveta o varnosti v cestnem prometu – potrditev izjave iz Vallette (Valletta, 28. in 29. marec 2017), ki jih je Svet sprejel na 3545. seji 8. junija 2017.

SKLEPI SVETA
o varnosti v cestnem prometu
– potrditev izjave iz Vallette iz marca 2017 –

SVET EVROPSKE UNIJE –

1. UPOŠTEVAJOČ stalno prizadevanje za nadaljnje izboljšanje varnosti v cestnem prometu v okviru različnih politik;
2. SEZNANJEN s statističnimi podatki o smrtnih žrtvah v cestnem prometu v Uniji za leto 2016, ki jih je objavila Komisija;¹
3. POZDRAVLJAJOČ ministrsko konferenco o varnosti v cestnem prometu, ki jo je 29. marca 2017 v Valletti organiziralo malteško predsedstvo –
4. PODPIRA vsebino izjave iz Vallette o varnosti v cestnem prometu, ki je priložena tem sklepom;
5. POZIVA države članice, naj se še naprej trudijo in sodelujejo, da bi uresničile zaveze, sprejete v tej izjavi;
6. POZIVA Komisijo, naj se pridruži tem prizadevanjem in to izjavo upošteva pri pripravi naslednje strategije Unije za varnost v cestnem prometu.

¹ Evropska komisija, Sporočilo za medije IP/17/674 z dne 28. marca 2017.

1. Prometni ministri držav članic Evropske unije, ki so se pod malteškim predsedstvom Sveta Evropske unije sestali 29. marca 2017 v Valletti, ponovno potrjujejo zavezanost izboljšanju varnosti v cestnem prometu. Stalno visoko število smrtnih žrtev v prometu (26 100 mrtvih v EU v letu 2015) in hudo telesno poškodovanih oseb je velik družbeni problem, zaradi katerega trpijo ljudje in nastajajo nesprejemljivi gospodarski stroški, ki naj bi po ocenah samo za nesreče s smrtnim izidom znašali okoli 50 milijard EUR na leto², če štejemo tudi hude nesreče, pa več kot 100 milijard EUR.³
2. Čeprav je mogoče zaznati spodbuden trend vztrajnega približevanja skupnemu cilju, ki ga je Svet sprejel leta 2010⁴, da se med letoma 2010 in 2020 prepolovi število žrtev cestnega prometa, v zadnjih letih odstotek zmanjševanja smrtnih žrtev stagnira. Posebej zaskrbljujoče je število smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih oseb med pešci in kolesarji. Zastavljenega cilja zato ne bo lahko doseči, brez dodatnih prizadevanj bo to morda celo nemogoče.
3. Prizadevanja za izboljšanje varnosti v cestnem prometu se ne bi smela meriti le s preštevanjem smrtnih žrtev na cesti; število hudih telesnih poškodb ni nič manj zaskrbljujoče, saj je kar petkrat višje od števila smrtnih žrtev.² Postaviti bi bilo treba visok splošni cilj, ki bo v smislu resolucije Generalne skupščine ZN o izboljšanju varnosti v cestnem prometu na globalni ravni⁵, da bi spodbudili ustrezne ukrepe za zmanjšanje. Uresničevanje takšnega cilja je treba spremljati s primerljivimi in zanesljivimi podatki, ki bi jih bilo treba sporočati v skladu z enotno definicijo. Te podatke bi morale države članice in Komisija skupaj temeljito analizirati, da bi se na tej trdni podlagi sprejeli ustrezni dodatni ukrepi, s katerimi bi se v naslednjem desetletju zmanjšalo število takšnih poškodb.

² Evropska komisija, Študija o varnosti v cestnem prometu za vmesno oceno usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020, 2015, str. 19.

³ Evropska komisija, Sporočilo za medije IP/16/863 z dne 31. marca 2016.

⁴ Sklepi Sveta o varnosti v cestnem prometu, 2. december 2010, odstavek 21, ST 16951/10.

⁵ Resolucija A/70/260 iz aprila 2016.

4. Situacija glede varnosti v cestnem prometu se med državami članicami močno razlikuje. Tam, kjer je varnost v cestnem prometu slabša od povprečja Evropske unije, je potrebno prav posebno prizadevanje, ki bi moralo temeljiti na tesnem sodelovanju med državami članicami in izmenjavi znanja med njimi.
5. Neprilagojena hitrost vožnje, vožnja pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog, nezbranost ali utrujenost so še vedno med glavnimi vzroki za trčenja v cestnem prometu. Zaradi neuporabe varnostne opreme so telesne poškodbe še hujše. Zato bi bilo treba posebno pozornost nameniti vedenju udeležencev v cestnem prometu.
6. Obstaja že veliko instrumentov, ki so usmerjeni v boljše uveljavljanje cestnoprometnih pravil v državah članicah in preko meja, boljše izobraževanje in ozaveščanje udeležencev v cestnem prometu, pa tudi izboljšanje infrastrukture in varnosti vozil, upoštevajoč starost in tehnično brezhibnost. Te instrumente bi bilo treba takoj začeti uporabljati.
7. Glede na načelo subsidiarnosti je varnost v cestnem prometu skupna odgovornost, ki zahteva konkretno skupno ukrepanje od institucij Evropske unije, držav članic, regionalnih in lokalnih oblasti, gospodarstva in civilne družbe.
8. Države članice se zavezujejo:
 - a) da bodo nadaljevale in okrepile ukrepe, potrebne zato, da se do leta 2020 število smrtnih žrtev na cestah prepolovi glede na leto 2010;
 - b) da bodo izboljšale sodelovanje med državami članicami, tudi s pristojnimi organi, in civilno družbo, raziskovalnimi ustanovami in zasebnim sektorjem, zlasti pri načrtih in strategijah za varnost v cestnem prometu, v skladu s pristopom, ki temelji na tveganju, ali celostnim pristopom (kot je npr. pristop „Safe System“);
 - c) da bodo v načrtih mobilnosti ter varnostnih politikah in ukrepih upoštevale kolesarje⁶ in pešce ter po možnosti razmislile o uvedbi posebne infrastrukture;

⁶ Politika glede kolesarjenja je posebej obravnavana v luxembourški izjavi o kolesarjenju kot podnebju prijaznem načinu prevoza, oktober 2015.

- d) da bodo z razvijanjem varnejše cestne infrastrukture izboljšale varnost udeležencev v cestnem prometu, pri tem pa razmislile o možnosti, da bi načela upravljanja varnosti infrastrukture uporabile tudi za ceste, ki niso del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T);
- e) da bodo v okviru načrtovanja mobilnosti v mestih z ustreznimi deležniki preučile možnost, da se nižje hitrostne omejitve (kot je 30 km/h) razširijo na zelo tvegana območja, zlasti tista, kjer ljudje delajo, kolesarijo in se igrajo;
- f) da bodo zagotovile učinkovit začetek uporabe sistema eKlic in skrajšale čas reševanja;
- g) da si bodo prizadevale za poglobljene preiskave, pri čemer bodo uporabile ustrezne vzorce hudih trčenj/prometnih nesreč in analizirale podatke, da bi ugotovile, kje je treba najprej ukrepati;
- h) da si bodo poleg prizadevanj, da bi dosegle cilj zmanjšanja smrtnih žrtev do leta 2020, še naprej prizadevale, da bi: (i) zmanjšale število hudih telesnih poškodb v trčenjih v cestnem prometu in (ii) do leta 2018 začele sporočati zanesljive in primerljive podatke, pri čemer bodo uporabljale skupno definicijo, ki temelji na lestvici poškodb MAIS⁷3+;
- i) da bodo določile cilj, da se do leta 2030 število hudih telesnih poškodb prepolovi glede na leto 2020, pri čemer bodo uporabile skupno definicijo, in sicer v okviru za celostno strategijo varnosti v cestnem prometu za to obdobje;
- j) da bodo v sodelovanju z ustreznimi deležniki politike, zlasti tistimi, ki zastopajo oškodovance v prometnih nesrečah, še naprej razvijale ukrepe, da bi žrtvam cestnoprometnih nesreč zagotovile oskrbo po trku, hitro rehabilitacijo in vključitev v družbo;

⁷ Angl. *Maximum Abbreviated Injury Scale*, lestvica od 1 do 6.

- k) da bodo učinkovito uveljavljale cestnoprometna pravila in nudile pomoč organom, pristojnim za uveljavljanje pravil cestnega prometa, med drugim s sodelovanjem in izmenjavo najboljših praks, zlasti kar zadeva neprilagojeno hitrost vožnje, vožnjo pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog, neupoštevanje pravil glede prometne signalizacije, nezbranost med vožnjo, npr. zaradi uporabe mobilnih aparatov, in neuporabo varnostne opreme. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti preventivnim orodjem, kot so alkoholna ključavnica, in drugim tehničnim podpornim sistemom;
- l) da bodo še naprej delovale v mednarodnih organih za varnost v cestnem prometu⁸, da bi prispevale k hitrejši uvedbi izboljšav varnosti v cestnem prometu s tehničnimi in netehničnimi sredstvi v Evropi in drugje;
- m) da bodo v skladu s (i) cilji iz nacionalnih strategij in (ii) razpoložljivimi finančnimi viri držav članic zagotovile ustrezna sredstva za prihodnje politike, programe in raziskave varnosti v cestnem prometu;
- n) da bodo skupaj z Evropsko komisijo spodbujale vseevropsko kulturo varnosti v cestnem prometu na podlagi skupnih vrednot in s stalnim in učinkovitim izobraževanjem različnih skupin izboljšale vedenje udeležencev v cestnem prometu, pri tem pa upoštevale posebne potrebe ranljivih udeležencev v cestnem prometu,⁹ pa tudi poklicnih voznikov;
- o) da bodo podpirale uvajanje kompatibilnih in interoperabilnih povezanih in avtomatiziranih vozil z dokazanimi varnostnimi koristmi, kot je navedeno v izjavi iz Amsterdama¹⁰ in strategiji Komisije za kooperativne inteligentne prometne sisteme.¹¹

⁸ Kot so delovne skupine Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (Delovna skupina za varnost v cestnem prometu (WP.1), Svetovni forum za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (WP.29), Delovna skupina za prevoz nevarnega blaga (WP.15)).

⁹ "Ranljivi udeleženci v prometu" so med drugim udeleženci v prometu, ki niso motorizirani, na primer pešci in kolesarji, ter motoristi in invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo in orientacijo.

¹⁰ Izjava iz Amsterdama o sodelovanju na področju povezane in avtomatizirane vožnje, april 2016.

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

9. Države članice pozivajo Komisijo, naj:

- a) izboljša zaščito udeležencev v cestnem prometu, zlasti ranljivih udeležencev v cestnem prometu, z uvedbo novih varnostnih elementov za vozila, na primer s pospešitvijo pregleda pravil o homologaciji v uredbi o splošni varnosti, kot je navedeno v poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu z naslovom „Reševanje življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU“,¹²
- b) pripravi nov okvir za varnost v cestnem prometu za obdobje 2020–2030, vključno z oceno rezultatov glede varnosti v cestnem prometu, upoštevajoč cilje, določene v tej izjavi;
- c) razmisli o okrepitvi pravnega okvira Unije za varnost v cestnem prometu, pri tem pa se še posebej osredotoči na sodelovanje držav članic pri vzajemnem priznavanju prepovedi vožnje nerezidenčnih voznikov, brez poseganja v ustrezno pravno podlago ali podlage za takšne predloge;
- d) sodeluje z vsemi deležniki, da bi oblikovali projekte in pobude, s katerimi bi se zaščitili ranljivi udeleženci v cestnem prometu in (bi) olajšali izmenjavo znanja ter najboljših praks med državami članicami glede preiskav nesreč v cestnem prometu, pa tudi strategij in kampanj za varnost v cestnem prometu;
- e) preuči potencial povezanih in avtomatiziranih voznih tehnologij in uporabnost podatkov, ki so že na voljo v vozilih in infrastrukturi, da bi izboljšali varnost v cestnem prometu, hkrati pa zagotovili varnost podatkov;
- f) zagotovi, da bodo za raziskave, programe in projekte, ki spodbujajo varnost v cestnem prometu v Evropi, na voljo zadostna sredstva;
- g) sodeluje z državami članicami in drugimi ključnimi deležniki pri razvijanju vseevropske kulture varnosti v cestnem prometu.

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

10. Države članice pozivajo industrijo, naj skupaj s civilno družbo v tej panogi:
- a) razvije kooperativne pametne prevozne sisteme, ki bodo zagotovili kompatibilnost, varnost in interoperabilnost novih storitev in sistemov na evropski ravni;
 - b) razvije in spodbuja nove tehnologije, zlasti tiste avtomatizirane vozne funkcije in sisteme za pomoč vozniku, ki zmanjšujejo posledice človeških napak in nezbranosti, kot so napredni pametni sistemi za prilagajanje hitrosti ali samodejno zaviranje v sili, ki ščitijo predvsem ranljive udeležence v cestnem prometu;
 - c) spodbujajo potencial, ki ga imajo kooperativna, povezana in avtomatizirana vozila za varnost v cestnem prometu.
11. Ministri za promet izpostavljajo pomen nadaljnjega dela in sodelovanja pri varnosti v cestnem prometu in so seznanjeni s prispevki in zavezami, ki so jih deležniki dali pred konferenco v Valletti in na njej.
-