

Bruxelles, 18. lipnja 2024.
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	10842/24
Predmet:	Zaključci Vijeća o tematskom izvješću Europskog revizorskog suda 04/2024 o naporima koje EU ulaže u postizanje ciljeva u području sigurnosti na cestama – ishod postupka

Vijeće je na sastanku 18. lipnja 2024. odobrilo zaključke o tematskom izvješću Europskog revizorskog suda o sigurnosti na cestama, kako su navedeni u Prilogu.

**Zaključci Vijeća o tematskom izvješću Europskog revizorskog suda 04/2024
naslovljenom „Postizanje ciljeva EU- a u području sigurnosti na cestama – Vrijeme je za
prebacivanje u višu brzinu”.**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE:

1. POZDRAVLJA tematsko izvješće Europskog revizorskog suda 04/2024 objavljeno 4. ožujka 2024. naslovljeno „Postizanje ciljeva EU- a u području sigurnosti na cestama – Vrijeme je za prebacivanje u višu brzinu”, u kojem se detaljno razmatraju trenutačno stanje i trendovi u području sigurnosti na cestama u EU-u, osobito s obzirom na to da smo sada na polovici političkog razdoblja 2021. – 2030.
2. SLAŽE SE s Revizorskim sudom da je pravo vrijeme za evaluaciju kako bi se omogućilo kontinuirano poboljšanje sigurnosti na cestama, što zahtijeva djelovanja na više područja u skladu s pristupom koji se temelji na riziku ili integriranim pristupom (kao što je pristup „sigurnog sustava”), uključujući javna tijela na svim razinama, sve sudionike u cestovnom prometu, industriju i aktere civilnog društva; kako bi se postigli ambiciozni ciljevi smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama za polovinu do 2030. (u usporedbi s 2019.) i kako bi se broj žrtava cestovnog prometa što više približio nuli do 2050. putem „vizije nula” ili sličnih učinkovitih strategija.
3. POZDRAVLJA napredak postignut u nekim državama članicama u postizanju ciljeva smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama za polovinu do 2030., ali PREPOZNAJE da dosadašnji napredak nije dovoljan za postizanje tog cilja.
4. PODSJEĆA na analizu i obveze iz zaključaka Vijeća o sigurnosti na cestama od 8. lipnja 2017. kojima se podupire Izjava iz Vallette¹ u kojoj se naglašavaju neprihvatljive posljedice smrtnih slučajeva i teških prometnih nesreća na ljude i društvo.

¹ Vidjeti 9994/17.

5. Iako PRIMA NA ZNANJE različite polazišne točke država članica, ISTIČE da su, u području politike zajedničke nadležnosti za sigurnost na cestama, razlike u metodama, praksi i nacionalnim posebnostima među državama članicama vrijedan izvor uzajamnog učenja i razmjene najbolje prakse u, kojima sudjeluju države članice.
6. IZRAŽAVA OZBILJNU ZABRINUTOST zbog velikog broja smrtnih slučajeva aktivnih i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu (pješačka, biciklista, korisnika motornih vozila na dva kotača, elektroničkih romobila) u prometnim nesrećama u EU-u, kako u urbanim tako i u ruralnim područjima, koji se suočavaju sa sve većim i težim vozilima, te zbog visokog rizika od smrti ili teških ozljeda mladih i starijih sudionika u cestovnom prometu, te poziva na bolji uvid u podatke o izloženosti riziku i potiče na odgovarajuće djelovanje.
7. UPUĆUJE na obveze da se zajamči sigurnu koegzistenciju različitih prijevoznih sredstava, kako je navedeno u nedavno potpisanoj međuinstitucijskoj europskoj izjavi o biciklističkom prometu² i UPUĆUJE na aktualnu reviziju Direktive o vozačkim dozvolama³ prilikom koje se raspravlja o regulatornim programima na razini EU-a za nove vozače i vožnju uz pratnju, kao i o pitanjima povezanim sa sposobnošću za upravljanje vozilom.
8. PRIMA NA ZNANJE dogovor postignut na političkoj razini o reviziji europskog regulatornog okvira kojim se olakšava prekogranično izvršavanje kazni za prometne prekršaje⁴ te da je većina smrtnih slučajeva na cestama u EU-u izravna posljedica prometnih prekršaja.
9. UVJERENO JE da je visokorizično ponašanje na cesti i dalje glavni uzrok prometnih nesreća, osobito prekoračenje brzine, vožnja pod utjecajem alkohola ili droga, odvratanje pažnje ili umor tijekom vožnje i vožnja bez sigurnosnog pojasa ili nekorištenje ili neispravno korištenje sustava za vezanje djeteta i zaštitne opreme.

² 4. travnja 2024., 6215/24.

³ Vidjeti opći pristup Vijeća o prijedlogu nove direktive o vozačkim dozvolama, donesen 4. prosinca 2023., 16345/23.

⁴ Privremeni politički dogovor postignut 12. ožujka 2024. o prijedlogu o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama.

10. PREPOZNAJE sve veću važnost aktivnih načina prijevoza u mobilnosti sutrašnjice, uzimajući u obzir, među ostalim, uštedu energije, potrebu za borbom protiv klimatskih promjena te da javna politika mora poticati tu tranziciju na korist svima, osobito u pogledu poboljšanja sigurnosti i pristupačnosti cesta.
11. UPUĆUJE na Stockholmsku deklaraciju od 19. i 20. veljače 2020.⁵, a osobito na Rezoluciju br. 11 kojom se javna tijela potiču da odrede maksimalnu brzinu cestovnog prometa od 30 km/h u područjima u kojima se aktivni i nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu i vozila često i planirano miješaju, osim tamo gdje postoje snažni dokazi da su veće brzine sigurne. UKAZUJE na to da je javni prostor po definiciji ograničen i da se stoga brzine moraju, prema potrebi, prilagoditi kako bi se zajamčilo sigurno korištenje zajedničkog prostora. POZDRAVLJA mjere poduzete u tom pogledu diljem EU-a.
12. ZAHVALJUJE Komisiji na potpori polaznim projektima i projektima s trendovima razvoja, kojima se pridonosi razvoju prema nultoj stopi smrtnih slučajeva i teških ozljeda u Europi te mjerenju djelotvornosti ulaganja u sigurnost na cestama. PRIMJEĆUJE SA ZADOVOLJSTVOM da su se sve države članice uključile u nastavak projekta s trendom razvoja.
13. PREPOZNAJE koristi usporedivosti podataka o sigurnosti na cestama u državama članicama, uključujući podatke o prometnim nesrećama. SMATRA da je moguće provesti vrlo ciljane mjere na razini EU-a, čak i ako metodologije država članica nisu u potpunosti usklađene, s obzirom na to da bi zahtijevanje potpunog usklađivanja moglo dovesti do toga da manje država članica bude spremno sudjelovati u projektima EU-a, otežava usporedivost povijesnih podataka i moglo bi stvoriti nerazmjerno administrativno opterećenje.
14. PRIDAJE VELIKU VAŽNOST neovisnoj istrazi za utvrđivanje uzroka prometnih nesreća koje dovode do teških ozljeda i smrtnih slučajeva kako bi ih se spriječilo u budućnosti.

⁵ Vidjeti Stockholmsku deklaraciju potpisanu na Trećoj globalnoj ministarskoj konferenciji o sigurnosti na cestama pod nazivom „Ostvarivanje globalnih ciljeva do 2030.” održanoj 19. i 20. veljače 2020.

15. ISTIČE aktualni rad stručne skupine CARE na prikupljanju podataka o teškim ozljedama u cestovnom prometu i izvješćivanju o njima, uz promicanje primjene zajedničke definicije na temelju ljestvice traume MAIS3+, kao i razmjena, koliko je to moguće, dostupnog znanja i dobrih praksi. PREPOZNAJE administrativno radno opterećenje i ISTIČE važnost zaštite podataka, ali u tom pogledu NAGLAŠAVA važnost rješavanja problema nedovoljnog prijavljivanja žrtava cestovnog prometa, uključujući nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, i postojanja usporedivih podataka o teškim ozljedama u EU-u.
16. ISTIČE inicijative za upravljanje sigurnošću na cestama koje podupire Komisija i potiče Europski parlament, kao što su alat za praćenje sigurnosti na cestama Europskog opservatorija za sigurnost na cestama (ERSO) i projekt EU-a za razmjenu informacija o sigurnosti na cestama (EURSE), čime se putem studijskih posjeta i nacionalnih radionica omogućuju konkretne razmjene znanja i najboljih praksi među tijelima u državama članicama EU-a i dionicima o različitim temama sigurnosti na cestama. PREPOZNAJE važnost financijske potpore u tom pogledu, ne dovodeći u pitanje financijske aranžmane koje treba dogovoriti za sljedeći višegodišnji financijski okvir. ISTIČE Skupinu na visokoj razini za sigurnost na cestama, u kojoj države članice kontinuirano uče iz sigurnosnih mjera, zakonodavstva i dobre prakse drugih država članica.
17. POZDRAVLJA napredak postignut u provedbi minimalnih sigurnosnih standarda za nova vozila u skladu s Uredbom o općoj sigurnosti⁶ i napore koje države članice ulažu kako bi osigurale tehničku ispravnost sve starijeg voznog parka u kontekstu pregleda vozila, kako periodičnih tehničkih pregleda tako i pregleda na cesti. U tom pogledu UPUĆUJE NA predstojeći prijedlog revidiranog paketa o tehničkoj ispravnosti. Budući da se vozni park postupno obnavlja, a sve više vozila na cestama EU-a opremljeno je naprednim sustavima za pomoć vozaču (ADAS), možemo očekivati pozitivan učinak na smanjenje broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda.
18. IMA NA UMU da je sigurnost vozila također povezana s njihovim osnovnim tehničkim značajkama i ponašanjem vozača te da su aktivni i pasivni sigurnosni sustavi samo protumjere za ograničavanje povezanih rizika.

⁶ Uredba (EU) 2019/2144, SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

19. PREPOZNAJE ulaganja u visokokvalitetnu, otpornu i održivu cestovnu infrastrukturu.
20. NAGLAŠAVA važnost međupovezivosti i interoperabilnosti podataka povezanih s prometom, prijevozom i vozilima, uz poštovanje propisa o privatnosti podataka, kako bi se poboljšalo upravljanje prometom i sigurnosti na cestama.
21. PREPOZNAJE potencijal inovativnih tehnologija kojima se povećava sigurnost na cestama. NAPOMINJE da, kako bi se taj potencijal maksimalno iskoristio, te tehnologije moraju biti jednostavne za upotrebu i sigurne te da bi vozači trebali znati kako ih pravilno i sigurno upotrebljavati. Međutim, PREPOZNAJE i povezani rizik od odvrćanja pozornosti tijekom vožnje te je ključno da se vozači osvještavaju putem osposobljavanja za vozače, kampanja i izvršavanja zakona te poboljšane tehnologije.
22. UPUĆUJE na nedavne uredbe koje se odnose na automatizirana vozila⁷ i POZIVA Komisiju da nastavi s radom i da također uključi tehničke propise o potpuno automatiziranim vozilima proizvedenima u neograničenim serijama, u kojima se pozornost posvećuje sigurnom i integriranom uvođenju tih vozila na ceste EU-a. Također POZIVA Komisiju da blisko surađuje s državama članicama i relevantnim dionicima na sigurnom stvaranju automatizirane mobilnosti u cijelom prometnom sustavu i na izazovima povezanim s umjetnom inteligencijom, te da se posebna pozornost posveti koegzistenciji automatiziranih vozila s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, motornim vozilima na dva kotača i drugim vozilima kojima upravljaju ljudi.
23. PRIHVAĆA promjenu načina prijevoza tako što će sudionike u cestovnom prometu poticati da se sve više koriste aktivnim i kolektivnim načinima prijevoza kako bi se poboljšala kvaliteta života, zdravlje, klima, uključivost i, prije svega, sigurnost na cestama, uz naglasak na snažnim sigurnosnim politikama za te vrste prijevoza.

⁷ Provedbena uredba (EU) 2022/1426 o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila i Delegirane uredbe (EU) 2022/2236 u pogledu tehničkih zahtjeva za vozila proizvedena u neograničenim serijama, vozila proizvedena u malim serijama, potpuno automatizirana vozila proizvedena u malim serijama i vozila za posebne namjene te u pogledu ažuriranja softvera.

24. CIJENI napore Komisije da osigura tehničke zahtjeve za osobna prijevozna sredstva na električni pogon (mikromobilna prijevozna sredstva) kojima se koristi rastuća skupina sudionika u cestovnom prometu, što dovodi do daljnjih smrtnih slučajeva i ozljeda. PRIZNAJE da među državama članicama postoji velika razlika u pristupu i propisima u pogledu tih prijevoznih sredstava, čiji je cilj bolja zaštita aktivnih i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. U tom pogledu UPUĆUJE na Komisijin tematski vodič⁸ koji uključuje najbolju praksu i ključne preporuke za integraciju mikromobilnosti u planiranje gradske mobilnosti, te PODUPIRE Komisiju u daljnjem radu na pružanju smjernica za sigurnu upotrebu osobnih prijevoznih sredstava, ne dovodeći u pitanje nadležnosti država članica.
25. PRIMA NA ZNANJE važan napredak postignut u sigurnosnim postupcima prilikom projektiranja glavne cestovne infrastrukture nakon revizije Direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture iz 2019., ISTIČE da neke države članice primjenjuju te sigurnosne postupke u još širem smislu od područja primjene te direktive, posebno na manje prometnice i/ili prometnice koje se ne financiraju iz europskih fondova. NAGLAŠAVA da će donošenje planova održive gradske mobilnosti (SUMP) postati obvezno za svaki gradski čvor u skladu s revidiranom Uredbom o mreži TEN-T⁹, uzimajući u obzir pitanja sigurnosti na cestama utvrđena u smjernicama Unije, te ISTIČE da je sigurnost na cestama tematski uvjet koji omogućuje mapiranje projekata u okviru Europskog fonda za regionalni razvoj, Europskog socijalnog fonda plus i Kohezijskog fonda¹⁰.
26. UVAŽAVA činjenicu da Komisija u cijelosti ili djelomično prihvaća preporuke Europskog revizorskog suda te POZIVA države članice da nastave ulagati napore i surađivati s Komisijom u provedbi mjera relevantnih za te preporuke. PRIDAJE veliku važnost kontinuiranoj i snažnoj suradnji među državama članicama te između država članica i Komisije, kako pojedinačno tako i u okviru opsežnih projekata, uključujući razmjenu najboljih praksi.

⁸ Tematski vodič SUMP-a o sigurnoj upotrebi mikromobilnosti u urbanim područjima, objavljen u prosincu 2021. kao dio zbirke dokumenata sa smjernicama EU-a.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 – 29.

¹⁰ Prilog IV. točka 3. Uredbe (EU) 2021/1060, SL L 231, 30.6.2021., str. 159.