

Bruselj, 18. junij 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	10842/24
Zadeva:	Sklepi Sveta o Posebnem poročilu Evropskega računskega sodišča št. 04/2024 glede prizadevanj EU za uresničevanje ciljev na področju varnosti v cestnem prometu – izid posvetovanja

Svet je na seji 18. junija 2024 odobril priložene sklepe o posebnem poročilu Evropskega računskega sodišča v zvezi z varnostjo v cestnem prometu.

**Sklepi Sveta o Posebnem poročilu Evropskega računskega sodišča št. 04/2024
z naslovom „Doseganje ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu – Čas je za višjo
prestavo“**

SVET EVROPSKE UNIJE –

1. POZDRAVLJA Posebno poročilo Evropskega računskega sodišča št. 04/2024 z dne 14. marca 2024 z naslovom „Doseganje ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu – Čas je za višjo prestavo“, v katerem so podrobno preučeni trenutno stanje in trendi na področju varnosti v cestnem prometu v EU, zlasti ker smo sedaj na sredini okvira politike za obdobje 2021–2030.
2. SE STRINJA z Računskim sodiščem, da je pravi čas za oceno, da se tako omogoči stalno izboljševanje varnosti v cestnem prometu, za kar so potrebni ukrepi na več področjih v skladu s pristopom, ki temelji na tveganju, ali celostnim pristopom (kot je pristop varnega sistema), ki vključuje javne organe na vseh ravneh, vse udeležence v cestnem prometu, industrijo in akterje civilne družbe; tako naj bi dosegli dva ambiciozna cilja: do leta 2030 (v primerjavi z letom 2019) prepoloviti število smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu in do leta 2050 prek pristopa „Vizija nič“ ali podobnih učinkovitih strategij doseči, da v cestnem prometu skoraj ne bi bilo več žrtev.
3. POZDRAVLJA napredek nekaterih držav članic pri doseganju ciljev prepolovitve števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu do leta 2030, vendar PRIZNAVA, da sedanji splošni napredek ne zadostuje za doseg tega cilja.
4. OPOZARJA na analizo in zaveze iz sklepov Sveta o varnosti v cestnem prometu z dne 8. junija 2017, v katerih je bila potrjena izjava iz Vallette¹, v kateri so poudarjene nesprejemljive posledice smrtnih žrtev in hudih nesreč za ljudi in družbo.

¹ Glej dok. 9994/17.

5. Čeprav UPOŠTEVA različna izhodišča držav članic, OPOZARJA, da so na področju politike varnosti v cestnem prometu v deljeni pristojnosti razlike v metodah, praksah in nacionalnih značilnostih med državami članicami dragocen vir vzajemnega učenja in izmenjave najboljših praks, pri katerih sodelujejo države članice.
6. IZRAŽA RESNO ZASKRBLJENOST nad visokim številom aktivnih in ranljivih udeležencev v cestnem prometu (pešci, kolesarji, uporabniki dvokolesnih motornih vozil in električnih skirojev) med smrtnimi žrtvami prometnih nesreč v EU, tako v mestih kot na podeželju, ki se vse pogosteje soočajo z večjimi in težjimi vozili, ter nad velikim tveganjem, da bodo mladi in starejši udeleženci v cestnem prometu ubiti ali hudo poškodovani, pri čemer zahteva boljši vpogled v podatke o izpostavljenosti in nujno poziva k ustreznemu ukrepanju.
7. OPOZARJA na zaveze za zagotovitev varnega soobstoja različnih prevoznih sredstev, kot so izražene v nedavno podpisani medinstitucionalni evropski izjavi o kolesarjenju², in OPOZARJA na potekajočo revizijo direktive o vozniških dovoljenjih³, v kateri se razpravlja o regulativnih sistemih na ravni EU za voznike začetnike in vožnjo s spremstvom ter o vprašanjih, povezanih s sposobnostjo za vožnjo.
8. JE SEZNANJEN z dogovorom, doseženim na politični ravni o reviziji evropskega regulativnega okvira za lažje čezmejno izvrševanje prometnih prekrškov⁴, in z dejstvom, da je večina smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU neposredna posledica prometnih prekrškov.
9. JE ZASKRBLJEN, ker je zelo tvegano vedenje na cesti, zlasti prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil, nepozornost ali utrujenost med vožnjo in vožnja brez varnostnega pasu ali brez (pravilne) uporabe sistemov za zadrževanje otrok in zaščitne opreme, še vedno glavni vzrok prometnih nesreč.

² 4. april 2024, dok. 6215/24.

³ Glej splošni pristop Sveta glede predloga nove direktive o vozniških dovoljenjih, sprejet 4. decembra 2023, dok. 16345/23.

⁴ Začasni politični dogovor, dosežen 12. marca 2024, o predlogu o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

10. PRIZNAVA vse večji pomen aktivnih načinov prevoza za mobilnost prihodnosti, ob upoštevanju, med drugim, varčevanja z energijo, potrebe po boju proti podnebnim spremembam in dejstva, da mora javna politika ta prehod spodbujati v korist vseh, zlasti glede izboljšanja varnosti v cestnem prometu in dostopnosti.
11. SE SKLICUJE na Stockholmsko deklaracijo z dne 19. in 20. februarja 2020⁵, zlasti na resolucijo št. 11, ki javne organe spodbuja, naj določijo najvišjo hitrost vožnje po cesti 30 km/h na območjih, kjer se aktivni in ranljivi udeleženci v cestnem prometu in vozila pogosto in načrtovano mešajo, razen če obstajajo trdni dokazi, da so varne tudi višje hitrosti. NAVAJA, da je javni prostor že po definiciji omejen in da je zato treba hitrost po potrebi prilagoditi, da se zagotovi varna uporaba skupnega prostora. POZDRAVLJA ukrepe, ki so bili v zvezi s tem sprejeti po vsej EU.
12. SE ZAHVALJUJE Komisiji, da je podprla projekta Baseline in Trendline, ki prispevata k spremljanju razvoja v smeri odprave smrtnih žrtev in hudih poškodb po vsej Evropi ter k merjenju učinkovitosti naložb v varnost v cestnem prometu. Z ZADOVOLJSTVOM UGOTAVLJA, da so v projekt Trendline, ki je nadaljevanje projekta Baseline, vključene vse države članice.
13. PRIZNAVA koristi primerljivosti podatkov o varnosti v cestnem prometu, vključno s podatki o prometnih nesrečah, med posameznimi državami članicami. MENI, da je mogoče na ravni EU izvesti dobro usmerjene ukrepe, čeprav metodologije držav članic niso popolnoma usklajene, saj bi zahteva po popolni uskladitvi lahko privedla do tega, da bi bilo manj držav članic pripravljenih sodelovati v projektih EU, obenem pa taka zahteva otežuje časovno primerljivost podatkov in bi potencialno lahko povzročila nesorazmerno upravno breme.
14. PRIPISUJE velik pomen neodvisnim preiskavam, s katerimi bi ugotavljali vzroke prometnih nesreč, ki povzročajo hude poškodbe in smrtne žrtve, da bi v prihodnosti preprečili tovrstne nesreče.

⁵ Glej Stockholmsko deklaracijo, podpisano na tretji svetovni ministrski konferenci o varnosti v cestnem prometu z naslovom „Doseganje svetovnih ciljev do leta 2030“ 19. in 20. februarja 2020.

15. POUDARJA trenutno delo v sklopu strokovne skupine CARE s ciljem zbirati in sporočati podatke o hudih poškodbah v cestnem prometu, ob spodbujanju uporabe skupne opredelitve na podlagi merila MAIS3+, ter čim bolj izmenjavati razpoložljivo znanje in dobre prakse. PRIZNAVA upravno obremenitev in IZPOSTAVLJA pomen varstva podatkov, vendar v zvezi s tem POUDARJA, kako pomembno je odpraviti nezadostno prijavljanje žrtev v cestnem prometu, vključno z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, in imeti primerljive podatke o hudih poškodbah v EU.
16. IZPOSTAVLJA pobude za upravljanje varnosti v cestnem prometu, ki jih podpira Komisija in spodbuja Evropski parlament, kot je orodje Evropskega observatorija prometne varnosti (ERSO) za spremljanje varnosti v cestnem prometu in projekt izmenjave na področju varnosti v cestnem prometu EU (EURSE), ki s študijskimi obiski in nacionalnimi delavnicami omogoča konkretno izmenjavo znanja in najboljših praks med organi v državah članicah EU in deležniki o različnih temah v zvezi z varnostjo v cestnem prometu. V zvezi s tem PRIZNAVA pomen finančne podpore, ne da bi to vplivalo na ureditve financiranja, ki bodo dogovorjene za naslednji večletni finančni okvir. OPOZARJA na skupino na visoki ravni za varnost v cestnem prometu, v kateri države članice druga drugo stalno seznanjajo s svojimi varnostnimi ukrepi, zakonodajo in dobrimi praksami.
17. POZDRAVLJA napredek pri izvajanju minimalnih varnostnih standardov za nova vozila v skladu z uredbo o splošni varnosti⁶ in prizadevanja držav članic za zagotovitev tehnične brezhibnosti starajočega se voznega parka v okviru pregledov vozil, tako rednih tehničnih pregledov kot cestnih pregledov. V zvezi s tem OPOZARJA na prihodnji predlog revidiranega svežnja o tehničnih pregledih. Ker se vozni park postopoma obnavlja in je vse več vozil na cestah EU opremljenih z naprednimi sistemi za pomoč voznikom (ADAS), lahko pričakujemo pozitiven učinek na zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb.
18. SE ZAVEDA, da je varnost vozil povezana tudi z njihovimi osnovnimi tehničnimi značilnostmi in vedenjem voznika ter da so aktivni in pasivni varnostni sistemi le protiukrepi za omejevanje s tem povezanih tveganj.

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

19. PRIZNAVA naložbe v visokokakovostno, odporno in trajnostno cestno infrastrukturo.
20. IZPOSTAVLJA, kako sta medsebojna povezljivost in interoperabilnost podatkov v zvezi s prometom, prevozom in vozili, ob upoštevanju predpisov o zasebnosti podatkov, pomembna za boljše upravljanje prometa in varnosti v cestnem prometu.
21. PRIZNAVA potencial inovativnih tehnologij za povečanje varnosti v cestnem prometu. UGOTAVLJA, da morajo biti te tehnologije – če naj bo izkoristek njihovega potenciala čim večji – enostavne za uporabo in po zasnovi varne, vozniki pa bi morali vedeti, kako jih pravilno in varno uporabljati. Vendar SE ZAVEDA tudi tveganja, povezanega z nepozornostjo med vožnjo, pri kateri je ozaveščenost voznikov, zahvaljujoč usposabljanju, kampanjam, izvrševanju kazni in izboljšanju tehnologij, bistvenega pomena.
22. SE SKLICUJE na nedavne uredbe, ki vplivajo na avtomatizirana vozila⁷, in POZIVA Komisijo, naj nadaljuje zadevno delo, hkrati pa vključi tudi tehnične predpise o popolnoma avtomatiziranih vozilih, izdelanih v neomejenih serijah, v katerih bo pozornost namenjena varni in integrirani uvedbi teh vozil na ceste EU. Prav tako POZIVA Komisijo, naj tesno sodeluje z državami članicami in ustreznimi deležniki v prizadevanju za to, da bi varna avtomatizirana mobilnost postala resničnost znotraj celotnega prometnega sistema, in glede povezanih izzivov v zvezi z umetno inteligenco, pri čemer naj posebno pozornost nameni soobstoju avtomatiziranih vozil ter ranljivih udeležencev v cestnem prometu, dvokolesnih motornih vozil in drugih vozil pod človeškim nadzorom.
23. SE ZAVZEMA za prehod na druge oblike prevoza s tem, da udeležence v cestnem prometu prepričuje, naj vse pogosteje uporabljajo aktivne in kolektivne načine prevoza, da bi se izboljšali kakovost življenja, zdravje, podnebje, vključevanje in predvsem varnost v cestnem prometu, ob poudarku na trdnih varnostnih politikah za te načine prevoza.

⁷ Izvedbena uredba (EU) 2022/1426 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta glede enotnih postopkov in tehničnih specifikacij za homologacijo sistema za avtomatizirano vožnjo (ADS) popolnoma avtomatiziranih vozil in Delegirana uredba (EU) 2022/2236 glede tehničnih zahtev za vozila, izdelana v neomejenih serijah, vozila, izdelana v majhnih serijah, popolnoma avtomatizirana vozila, izdelana v majhnih serijah, in vozila za posebne namene ter glede posodobitve programske opreme.

24. CENI prizadevanja Komisije, da bi določila tehnične zahteve za naprave za osebno mobilnost na električni pogon (mikromobilnostne naprave), ki jih uporablja vse večja skupina udeležencev v cestnem prometu, kar povzroča še večje število smrtnih žrtev in poškodb. PRIZNAVA, da se države članice zelo razlikujejo v pristopu in regulaciji v zvezi s temi napravami, pri čemer je cilj boljša zaščita aktivnih in ranljivih udeležencev v cestnem prometu. V zvezi s tem SE SKLICUJE na tematski vodnik Komisije⁸, ki vključuje najboljše prakse in ključna priporočila o vključevanju mikromobilnosti v načrtovanje mobilnosti v mestih, ter PODPIRA Komisijo pri nadaljnjem delu v zvezi z zagotavljanjem smernic za varno uporabo naprav za osebno mobilnost, brez poseganja v pristojnosti držav članic.
25. UGOTAVLJA, da je bil po reviziji direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture leta 2019 dosežen pomemben napredek pri varnostnih postopkih za zasnovo glavne cestne infrastrukture, in OPOZARJA, da nekatere države članice te varnostne postopke uporabljajo še širše, kot zahteva področje uporabe te direktive, zlasti zunaj glavnih cest in ne glede na to, ali so bilo prejeta evropska sredstva ali ne. POUDARJA, da bo sprejetje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih postalo obvezno za vsako urbano vozlišče v skladu z revidirano uredbo o TEN-T⁹, pri čemer bodo upoštevani vidiki varnosti v cestnem prometu, določeni v smernicah Unije, in IZPOSTAVLJA, da je varnost v cestnem prometu tematski omogočiten pogoj za popisovanje projektov v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj, Evropskega socialnega sklada plus in Kohezijskega sklada¹⁰.
26. CENI dejstvo, da Komisija v celoti ali delno sprejema priporočila Evropskega računskega sodišča, in POZIVA države članice, naj si še naprej prizadevajo in sodelujejo s Komisijo pri izvajanju ukrepov, ki so relevantni za navedena priporočila. PRIPISUJE velik pomen stalnemu in tesnemu sodelovanju med državami članicami ter med državami članicami in Komisijo, tako posamično kot pri široko zasnovanih projektih, vključno z izmenjavo najboljših praks.

⁸ *SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas*, objavljen decembra 2021 kot del zbirke smernic EU.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 do 29.

¹⁰ Priloga IV, točka 3, k Uredbi (EU) 2021/1060 (UL L 231, 30.6.2021, str. 159).