

Bruselj, 19. februar 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

**SPREMNI DOPIS**

---

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:  
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 13. februar 2026

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

---

Zadeva: SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU,  
EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU  
REGIJ  
Vmesno poročilo o izvajanju okvira politike EU za varnost v cestnem  
prometu

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 77 final.

Priloga: COM(2026) 77 final

Bruselj, 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Vmesno poročilo o izvajanju okvira politike EU za varnost v cestnem prometu**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -  
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -  
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -  
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -  
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -  
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -  
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## 1. UVOD

Vsako leto na cestah EU izgubi življenje skoraj 20 000 ljudi, kar je uničujoč davek, ki ni zgolj statistični podatek, temveč resničnost, ki razdira družine, pušča skupnosti v žalovanju in za vedno zapravlja neizmeren človeški potencial. Do petkrat več ljudi – 100 000 posameznikov – na cestah utrpi poškodbe, ki bistveno spremenijo njihovo življenje. Te poškodbe, ki spremenijo življenje, pogosto pomenijo trajno invalidnost, kronične bolečine in izgubo možnosti za preživljanje; imajo daljnosežne posledice za kakovost življenja, ki presegajo neposredne žrtve ter vplivajo na družine, oskrbovalce in širša družbena omrežja.

Človeški davek prometnih nesreč je najbolj viden in tragičen vidik. Vendar je breme prometnih nesreč tudi gospodarsko; v denarnem smislu je ocenjeno, da stroški prometnih nesreč v EU letno znašajo približno 2 % BDP<sup>1</sup>. Ta sredstva bi se sicer lahko namenila spodbujanju inovacij, izobraževanju, zdravstvenemu varstvu in drugim ključnim javnim naložbam. Varnost v cestnem prometu bi morala biti steber gospodarske konkurenčnosti EU, saj neposredno vpliva na učinkovit pretok blaga in delovne sile ter na stroške poslovanja podjetij v vseh sektorjih.

Prehod na varnejšo in bolj trajnostno mobilnost je bistven tudi za ohranjanje vodilnega položaja v industriji in konkurenčnosti EU na svetovnih trgih<sup>2</sup>. Evropski proizvajalci osebnih avtomobilov in njihove mreže dobaviteljev so v ospredju razvoja naprednih varnostnih tehnologij, od sistemov samodejnega zaviranja v sili do povezljivosti vozil, s čimer EU umeščajo med svetovne vodilne akterje pri inovacijah, povezanih z varnostjo osebnih avtomobilov. Zaveze na področju varnosti v cestnem prometu ne prispevajo le k reševanju življenj, temveč tudi k spodbujanju tehnološkega napredka, ustvarjanju visokokvalificiranih delovnih mest in ohranjanju konkurenčne prednosti EU na hitro razvijajočem se svetovnem avtomobilskem trgu. Naložbe v varnost v cestnem prometu prispevajo tudi k pripravljenosti in odpornosti EU, saj zagotavljajo neprekinjenost in zanesljivost kritične cestne infrastrukture in povezanih storitev, zlasti tam, kjer cestni koridorji in vozlišča podpirajo tako civilne kot obrambne potrebe.

EU in njene države članice so trdno zavezane varnosti v cestnem prometu. Na ravni EU je bilo to – nazadnje – izraženo v okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030<sup>3</sup>, v katerem sta bila ponovno potrjena skupna cilja glede prepolovitve števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu do leta 2030<sup>4</sup> ter uresničitve „vizije nič“ – približati se odpravi smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2050. Za doseganje teh ciljev so države članice sprejele in izvajajo nacionalne

---

<sup>1</sup> Evropska komisija, *Handbook on the external costs of transport* (Priročnik o zunanjih stroških prometa), različica iz leta 2019 (nova različica je v pripravi).

<sup>2</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor, COM(2025) 95 final, 5. marec 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>3</sup> COM(2018) 293 final: Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – EVROPA V GIBANJU – Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista, Priloga I, Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – EVROPA V GIBANJU – Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista, Priloga I, COM(2018) 293 final, 17. maj 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

<sup>4</sup> Pozneje je bilo odločeno, da bo izhodiščno leto, glede na katero se meri napredek, leto 2019.

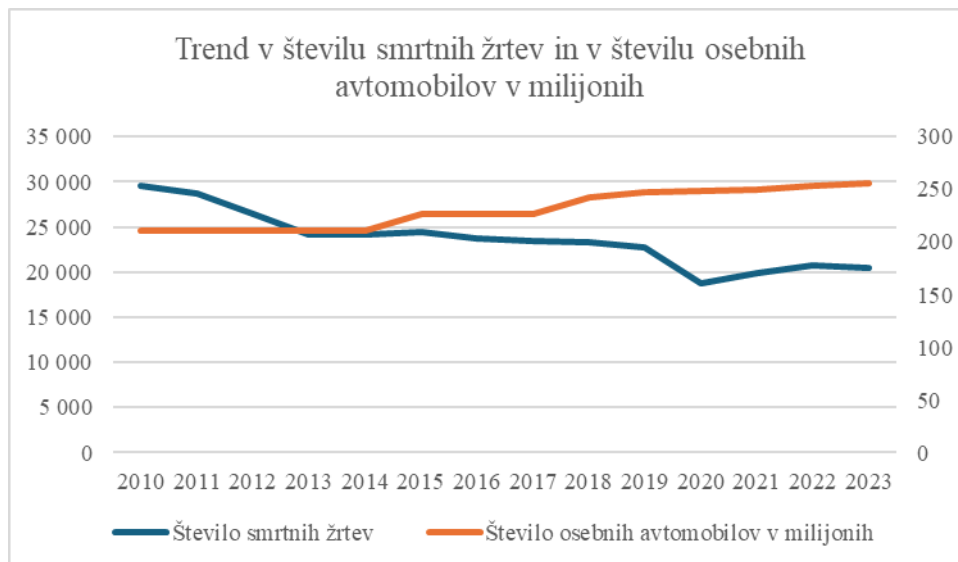
strategije, akcijske načrte ter druge oblike zavezanosti, kot so medresorski sporazumi in zvezne strukture sodelovanja.

Okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 je sledil ključnim prednostnim področjem pristopa „Varni sistem“, vključno z varnejšimi cestami in obcestnimi površinami, varnejšimi vozili, varnejšo uporabo cest, boljšim odzivanjem po prometnih nesrečah ter boljšim zbiranjem in analizo podatkov. Poudarek je bil na ključnem pomenu obravnavanja glavnih dejavnikov tveganja – prekoračitve dovoljene hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola, nepozornosti in neuporabe zaščitne opreme – pri čemer je bila posebna pozornost namenjena ranljivim udeležencem v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in motoristi.

To sporočilo je vmesno poročilo o napredku pri doseganju ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu, v katerem je ocenjen razvoj od leta 2019, opredeljeni novi izzivi, ki v prvotnem okviru niso bili v celoti predvideni, ter predlagane prilagoditve za zagotovitev, da bo EU ostala na pravi poti za doseg ciljev do leta 2030. Analiza razkriva spodbuden napredek na nekaterih področjih, hkrati pa nekatere pomembne vrzeli, ki zahtevajo takojšnjo pozornost in okrepljeno ukrepanje z namenom reševanja življenj, zmanjšanja gospodarskega bremena ter okrepitve konkurenčnosti EU.

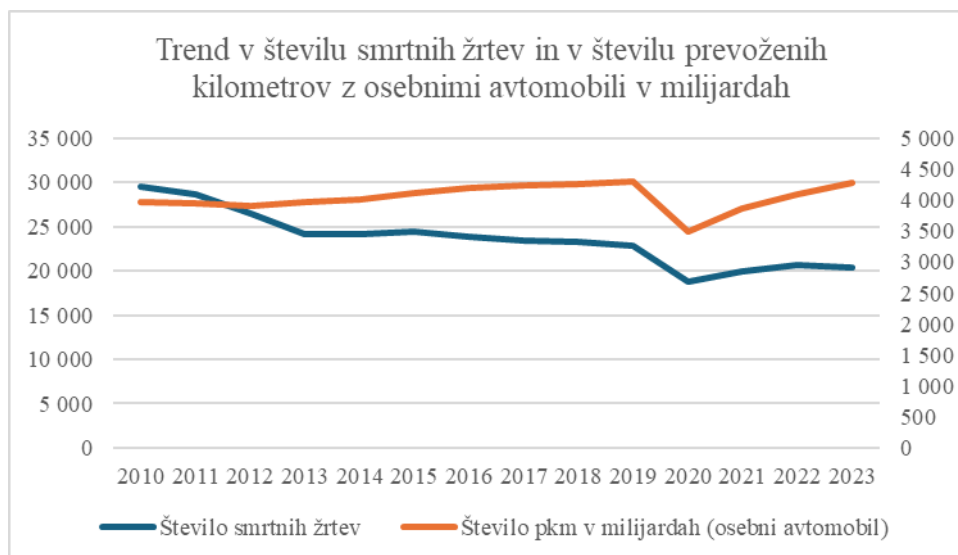
### 1.1. NAPREDEK PRI DOSEGANJU CILJEV GLEDE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Najnovejši podatki kažejo, da je leta 2024 v prometnih nesrečah v EU življenje izgubilo 19 900 ljudi. To je 440 manj smrtnih žrtev kot leta 2023, kar pomeni 2-odstotno zmanjšanje<sup>5</sup>. Glede na povečanje števila vozil na osebo in števila prevoženih kilometrov je to pomemben dosežek, ki hkrati poudarja potrebo po trajnih prizadevanjih na vseh ravneh.



Slika 1 Trendi v številu smrtnih žrtev in v številu osebnih avtomobilov v EU v milijonih v obdobju 2010–2023. Vira: CARE (podatkovna zbirka EU o prometnih nesrečah); za podatke o osebnih avtomobilih Eurostat (spletna podatkovna koda [road eqs carage](#)).

<sup>5</sup> Čeprav to pomeni napredek, skupna krivulja še vedno znatno zaostaja za letnim zmanjšanjem v višini 4,6 %, ki je potrebno za doseg cilja prepolovitve števila smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2030.



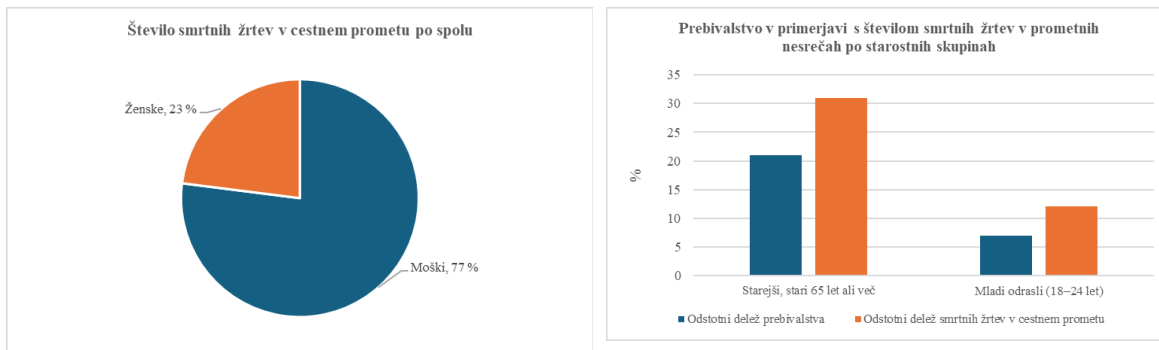
Slika 2 Trendi v številu smrtnih žrtev in v številu prevoženih kilometrov z osebnimi avtomobili v EU v milijardah v obdobju 2010–2023. Vira: CARE (podatkovna zbirka EU o prometnih nesrečah); za podatke o prevoženih kilometrih z osebnimi avtomobili Eurostat (spletna podatkovna koda [road\\_pa\\_mov](#)).

Od izhodiščnega leta 2019 se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu na ravni EU zmanjšalo za 12 %, vendar to izboljšanje prikriva precejšnje razlike med državami članicami. Le peščica držav članic – Belgija, Bolgarija, Danska, Litva, Malta, Poljska in Slovenija – je trenutno na pravi poti za doseglo cilja 50-odstotnega zmanjšanja do leta 2030. V nekaterih državah članicah, vključno z Estonijo in Irsko, se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu povečalo, medtem ko so druge države, kot so Francija, Italija in Nizozemska, dosegle le minimalne izboljšave. Leta 2024 se je stopnja smrtnih žrtev gibala od 20 smrtnih primerov na milijon prebivalcev na Švedskem do 78 na milijon prebivalcev v Romuniji.

Za boljše razumevanje teh trendov je Komisija v sodelovanju z državami članicami spremljala njihovo uspešnost na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. V okviru teh projektov, Baseline<sup>6</sup> in Trendline<sup>7</sup>, so bile zagotovljene informacije o dejavnikih, povezanih s tveganjem prometnih nesreč in poškodb, ter razkrite znatne razlike med državami. Glej oddelek 2 v nadaljevanju.

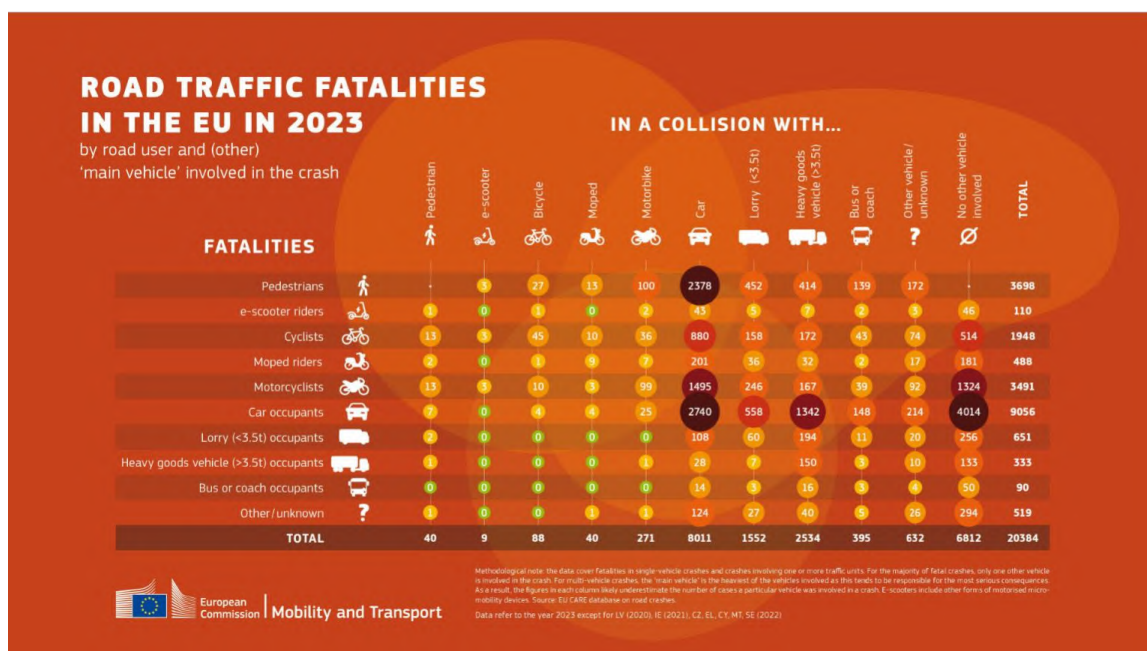
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

<sup>7</sup> <https://trendlineproject.eu/>.



Slika 3 Razčlenitev smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU po spolu in starostnih skupinah, 2023. Vira: CARE (podatkovna zbirka EU o prometnih nesrečah); za podatke o prebivalstvu Eurostat (spletna podatkovna koda [demo\\_pjan](#)).

Glede geografske in demografske razčlenitve žrtev v cestnem prometu se kažejo nekateri jasni trendi. Najnevarnejša vrsta cest so še vedno podeželske ceste. Med smrtnimi žrtvami v cestnem prometu je bistveno več moških kot žensk. Vedno bolj zaskrbljujoč je tudi nesorazmerno visok delež mladih in starejših med smrtnimi žrtvami v prometu – zlasti med pešci in kolesarji.



Slika 4 Matrika prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami v cestnem prometu v EU po vrstah udeležencev v prometu in po drugih glavnih vozilih, udeleženih v nesreči, 2023. Vir: CARE (podatkovna zbirka EU o prometnih nesrečah).

V absolutnih številkah so najbolj ogroženi udeleženci v prometu vozniki in potniki v osebnih avtomobilih, saj predstavljajo približno 44 % vseh smrtnih žrtev, sledijo pešci, motoristi in kolesarji. Vendar pa so motoristi glede na število vozil na cesti bistveno bolj izpostavljeni tveganju smrti v prometni nesreči. Posebna rizična skupina so tudi cestni delavci in vzdrževalno osebje. Podrobnejša analiza geografske in demografske

razčlenitve smrtonosnih prometnih nesreč je na voljo v poročilih Evropskega observatorija prometne varnosti<sup>8</sup>.

Poročila kažejo, da je veliko število smrtnih žrtev med vozniki in potniki v osebnih avtomobilih ter motoristi posledica prometnih nesreč, v katerih je udeleženo eno samo vozilo, medtem ko so pešci in kolesarji posebno ranljivi, kadar so udeleženi v trčenju z avtomobilom.

Napredek pri zaščiti ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki lahkih električnih prevoznih sredstev, je bil mešan. Med letoma 2019 in 2023 je umrlo približno 900 pešcev manj. Vendar pa je bilo zmanjšanje števila smrtnih žrtev med kolesarji in motoristi precej manjše, in sicer približno za 100 v vsaki kategoriji po vsej EU. V mestih so skoraj 70 % smrtnih žrtev prometnih nesreč predstavljali ranljivi udeleženci v cestnem prometu. Ta delež ostaja vztrajno visok, kar poudarja nujno potrebo po ukrepih za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v mestih.

Hkrati se je močno povečalo število drugih naprav za osebno mobilnost, kot so električni skiroji, na cestah EU, sorazmerno pa se je povečalo tudi število poškodb in smrtnih žrtev v tej kategoriji. Zbiranje podatkov v podatkovni zbirki CARE<sup>9</sup> za to specifično kategorijo udeležencev v prometu se je začelo leta 2023. Trenutno se razmišlja o ukrepih za reševanje varnostnih izzivov, ki jih predstavlja ta kategorija. V okviru študije Komisije<sup>10</sup> iz leta 2024 so bili proučeni izzivi in priložnosti, povezani z zakonsko ureditvijo naprav za osebno mobilnost, ter priporočena usklajena pravila za obravnavo trenutne razdrobljenosti po vsej EU.

Strokovna skupina za mobilnost v mestih<sup>11</sup> je izdala vrsto priporočil<sup>12</sup>, osredotočenih na zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu. Ta priporočila zagovarjajo uvedbo omejitve hitrosti 30 km/h v mestnih območjih kot ukrepa z največjim učinkom, pa tudi razvoj zahtev glede kakovosti cestne infrastrukture, ki služi tem skupinam, kot so varni prehodi za pešce ter ločene pešpoti in kolesarske steze.

---

<sup>8</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en).

<sup>9</sup> Podatkovna zbirka EU z razčlenjenimi podatki o prometnih nesrečah s smrtnim izidom ali poškodbo: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en).

<sup>10</sup> *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)* (Študija o potrebi po usklajenih pravilih za podporo porastu mikromobilnosti in večji varnosti naprav za osebno mobilnost – končno poročilo (1.0)), Urad za publikacije Evropske unije, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Strokovna skupina za mobilnost v mestih (E03863), ustanovljena s sklepom Komisije C(2022) 5320 final.

<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_sl](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sl).

## 2. KLJUČNI VEDENJSKI DEJAVNIKI TVEGANJA

Kljub desetletjem naložb v varnost v cestnem prometu, kampanjam ozaveščanja in zakonodajnim ukrepom vedenjski dejavniki tveganja še naprej terjajo življenja. Glavni med njimi so prehitra vožnja ali vožnja z neprilagojeno hitrostjo, vožnja pod vplivom alkohola in/ali drog, nepozornost ter neuporaba varnostnega pasu. Podrobnejše informacije o posameznih dejavniki tveganja so na voljo v analizi, objavljeni v okviru Evropskega observatorija prometne varnosti<sup>13</sup>. V nadaljevanju so navedeni primeri.

**Vožnja pod vplivom alkohola:** približno 25 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU je povezanih z alkoholom. Naključni preizkusi z merilnikom alkohola v izdihanem zraku ob cestah kažejo visoko splošno stopnjo spoštovanja najvišjih dovoljenih koncentracij alkohola v krvi, in sicer približno 98 %. Vendar tudi ta na videz majhen, dwoodstoten delež nespoštovanja pomeni približno pet milijonov voznikov pod vplivom alkohola na cestah EU.

**Prekoračitev dovoljene hitrosti:** ocenjuje se, da je prehitra vožnja ali vožnja z neprilagojeno hitrostjo neposreden dejavnik pri približno 30 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom v EU. V številnih državah je stopnja spoštovanja omejitev hitrosti na mestnih cestah nižja od 50 %.

**Nepozornost:** poglobljene analize prometnih nesreč na ravni EU kažejo, da je nepozornost voznika dejavnik, ki prispeva k 10–30 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, odvisno od države in vira podatkov.

**Neuporaba varnostnega pasu:** več kot četrtina voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih, ki so umrli v prometnih nesrečah, v času nesreče ni uporabljala varnostnega pasu. Opazovalne raziskave kažejo, da v nekaterih državah stopnja uporabe varnostnega pasu na zadnjih sedežih znaša manj kot 50 %, kar predstavlja pomembno varnostno vrzel.

Pri ukrepih za izboljšanje varnosti v cestnem prometu je treba uporabljati pristop „Varni sistem“ z namenom obravnavanja teh vedenjskih vprašanj skupaj z drugimi ukrepi za izboljšanje cestne infrastrukture in varnosti vozil ter zagotavljanja učinkovite oskrbe po prometni nesreči.

## 3. KLJUČNI SISTEMSKI IZZIVI

Dokazi, ki izhajajo iz izvajanja strategij, akcijskih načrtov in drugih strateških dokumentov na ravni EU in nacionalni ravni ter iz povratnih informacij predstavnikov držav članic, kažejo, da številni sistemski izzivi še naprej ovirajo napredek pri doseganju ciljev do leta 2030.

- **Izvrševanje** cestnoprometnih predpisov ostaja izziv zaradi strukturnega pomanjkanja prometnih policistov in pomanjkanja avtomatiziranih sistemov kamer.
- **Omejena družbena sprejemljivost**, zlasti glede izvršilnih ukrepov. Javni odpor do avtomatiziranega izvrševanja, nižjih omejitev hitrosti in strožjih kazni odraža širšo kulturno brezbriznost do potrebe po dajanju prednosti varnosti pred udobjem

---

<sup>13</sup> Za podrobna poročila o vožnji pod vplivom alkohola in drog, zaščitni opremitvi, kot so varnostni pasovi, nepozornosti in hitrosti glej [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en). Za študijo iz leta 2022 o [preprečevanju vožnje pod vplivom alkohola in drog](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en) glej tudi [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en).

mobilnosti. Protestniki na primer zažigajo radarske merilnike hitrosti in odstranjujejo ukrepe za umirjanje prometa.

- **Pomanjkanje zmogljivosti:** organi, pristojni za infrastrukturo za varnost v cestnem prometu, prometne prilagoditve in izvrševanje, zlasti na občinski ravni, pogosto nimajo zadostnega števila usposobljenega osebja. V številnih državah članicah EU primanjkuje tudi učiteljev vožnje in članov izpitnih komisij ter oseb, odgovornih za tehnični pregled vozil.
- **Nezadostno financiranje:** številne države članice nimajo namenskih proračunov za varnost v cestnem prometu na nacionalni in lokalni ravni, zato ne morejo zaposliti usposobljenega osebja za načrtovanje in izvajanje projektov za varnost cestne infrastrukture ali zagotavljati zadostnega števila osebja za izvrševanje.
- **Politična volja** na vseh ravneh ostaja nedosledna, saj se varnost v cestnem prometu pogosto obravnava kot tehnično in ne politično vprašanje. K zadržanosti pri ukrepanju lahko pripomore tudi nezadostno razumevanje gospodarskih, socialnih in okoljskih vplivov prometnih nesreč.
- **Izzivi na področju upravljanja** ostajajo, saj so pristojnosti razdrobljene med različne upravne ravni in sektorje.
  - Na **ravni EU** okrepljen mandat, podeljen skupini na visoki ravni za varnost v cestnem prometu<sup>14</sup>, ki ji omogoča vključevanje strateškega svetovanja in pogostejše povratne informacije, ni vedno zagotovil, da bi bila vprašanja, ki so jih izpostavili predstavniki držav članic EU, deležna ustreznega nadaljnjega ukrepanja na ravni EU na vseh področjih politike, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.
  - Okvir EU za upravljanje varnosti v cestnem prometu ni dovolj strukturiran, da bi omogočil širšo uvedbo avtomatiziranih vozil v cestnem prometu niti da bi izkoristil velepodatke za namene ukrepov na področju varnosti v cestnem prometu. Za druge načine prevoza so bile vzpostavljene izvajalske agencije z varnostnimi pooblastili, vendar ne obstaja skupen okvir za podporo spremljanju, usklajevanju in tehničnemu delu, ki so potrebni za varno uvajanje avtomatiziranih vozil na cestah EU. To lahko pomeni zamujeno priložnost tako za varnost v cestnem prometu kot za gospodarstvo EU.
  - Na **nacionalni ravni** pa kljub številnim pozitivnim primerom neusklajenost med organi, pristojnimi za promet, gospodarstvo, zdravje, pravosodje in izobraževanje, pogosto onemogoča celosten pristop k varnosti v cestnem prometu, ki je potreben<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en).

<sup>15</sup> SZO priporoča imenovanje vodilne agencije, pripravo nacionalnih strategij in določitev nacionalnih količinsko opredeljenih ciljev. Glej Belin, M.-Å., Khayesi, M., Tran, N., „Road safety is no accident“: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023“ („Varnost v cestnem prometu ni nesreča“: oblikovanje učinkovitih vodilnih agencij, strategij in ciljev na področju varnosti v cestnem prometu po svetu, 2009–2023), *Injury Prevention*, 15. julij 2025, <https://doi.org/10.1136/ip-2024-045601>.

## 4. DOSEDANJI UKREPI

Okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030<sup>16</sup> je strateški dokument politike za tekoče desetletje. V njem so opredeljena štiri glavna področja ukrepanja (področja posredovanja), ki ustrezajo štirim stebrom pristopa „Varni sistem“: varne ceste in obcestne površine, varna vozila, varna uporaba cest in učinkovit nujni odziv. Komisija je na vsakem od teh področij sprejela ukrepe v obliki zakonodaje, financiranja, ozaveščanja in krepitev zmogljivosti.

### 4.1. VARNOST INFRASTRUKTURE

Gradnja kakovostnih cest in obcestnih površin je ključna za povečanje varnosti udeležencev v cestnem prometu. Oktobra 2019 je EU sprejela revidirano direktivo o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (direktiva RISM)<sup>17</sup> z namenom zmanjšanja števila in resnosti nesreč. Z revidiranimi pravili se je področje uporabe direktive razširilo, da zdaj poleg vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) zajema tudi avtoceste in glavne ceste ter vse ceste zunaj mestnih območij, ki so zgrajene z uporabo sredstev EU. To pomeni, da so podeželske ceste, ki terjajo več kot polovico vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu, zdaj vključene v področje uporabe direktive, s čimer je zagotovljeno, da je varnost vključena v vse faze načrtovanja, projektiranja in upravljanja cest.

V okviru tega obsežnega procesa morajo države članice izvajati redno ocenjevanje cest celotnega omrežja na podlagi metodologije za razvrščanje tveganj, ki omogoča boljše prepoznavanje tveganj za prometne nesreče na posameznih cestnih odsekih. Posledično bodo inšpekcijski pregledi varnosti cest usmerjeni na najnevarnejše odseke, kar bo pripomoglo k usmerjanju naložb tja, kjer so najbolj potrebne. Komisija je zagotovila smernice<sup>18</sup> za pomoč nacionalnim organom pri opravljanju njihovih nalog ter zemljevid Evrope<sup>19</sup> s prikazom celotnega cestnega omrežja, ki ga zajema direktiva.

Komisija trenutno pripravlja smernice za zasnovo varnih cest in infrastrukture, prijazne do ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot nadaljevanje Evropske deklaracije o kolesarjenju<sup>20</sup> in v skladu z zahtevo iz direktive RISM, da je treba ranljive udeležence sistematično upoštevati v vseh postopkih za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.

Direktiva o inteligentnih prometnih sistemih<sup>21</sup> določa statične in dinamične prometne predpise, kot so omejitve hitrosti, na celovitem omrežju TEN-T, avtocestah, glavnih

---

<sup>16</sup> COM(2018) 293 final, Priloga I.

<sup>17</sup> Direktiva (EU) 2019/1936 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2019 o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 305/1, 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

<sup>18</sup> *Network Wide Road Safety Assessment – Methodology and Implementation Handbook* (Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje – Priložnik za metodologijo in izvajanje), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068\_en.

<sup>19</sup> [Ogled zemljevidov TENtec – Raziskuj omrežje TEN-Tk | Evropska prometna infrastruktura](#)

<sup>20</sup> [Evropska deklaracija o kolesarjenju, UL C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

<sup>21</sup> Direktiva (EU) 2023/2661 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. novembra 2023 o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza (UL L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

cestah in urbanih vozliščih. To bo prispevalo k spoštovanju pravil med vozniki ter k varnejšemu in pametnejšemu prometu z zagotavljanjem podpore za inteligentne sisteme za uravnavanje hitrosti ter kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost.

#### 4.2. VARNOST VOZIL

Varna vozila so drugi steber pristopa „Varni sistem“. Vozila imajo pomemben vpliv na varnost v cestnem prometu, hitre tehnološke spremembe pa pomenijo, da je potrebno stalno regulativno spremljanje.

Uredba o splošni varnosti vozil<sup>22</sup>, ki določa minimalne varnostne standarde za vsa nova vozila, dana na trg EU, je v celoti začela veljati julija 2024. Z njo so se uvedle zahteve z velikim potencialom za izboljšanje varnosti, kot so inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, sistem za ohranjanje voznega pasu, informacijski sistem za slepi kot in sistem za zaznavanje vzvratne vožnje ter večja cona za zaščito pred udarci z glavo, ki lahko ublažijo poškodbe v primeru trka z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji. Komisija stalno sodeluje z državami članicami in deležniki pri izvajanju te uredbe ter regulativnega okvira za avtomatizirana vozila.

Komisija je aprila 2025 predlagala revizijo pravil EU o tehnični brezhibnosti vozil<sup>23</sup>. Namen je zagotoviti varnost vozil v njihovem celotnem življenjskem ciklu ter zmanjšati emisije onesnaževal zraka in hrupa, zlasti ob upoštevanju tehnološkega razvoja in staranja voznega parka EU. Predlagana nova pravila so namenjena prilagoditvi rednih tehničnih pregledov za električna vozila in napredne sisteme za pomoč voznikom, uvedbi obveznih rednih tehničnih pregledov za motorna kolesa ter letnih pregledov za starejše osebne avtomobile in kombinirana vozila, uvedbi naprednih metod preskušanja emisij za odkrivanje vozil z visokimi emisijami, pa tudi obveznih pregledov pritrjenosti tovora pri cestnih pregledih. Ocenjuje se, da bi ob izvajanju teh ukrepov v obdobju 2026–2050 rešili približno 7 000 življenj in preprečili približno 65 000 hudih telesnih poškodb.

#### 4.3. VARNA UPORABA CEST

Varna uporaba cest, ki vključuje ustrezno hitrost, vožnjo brez alkohola in odvracanja pozornosti ter uporabo varnostne opreme, je tretje področje ukrepanja v sedanjem okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 in tretji steber pristopa „Varni sistem“. Vozniška dovoljenja, ciljno usmerjeno izobraževanje in ozaveščanje ter strogi režimi izvrševanja so pomembni sestavni deli strukture spodbud, ki spodbujajo varno uporabo cest in vozil.

Oktobra 2025 je EU sprejela revizijo **direktive o voznških dovoljenjih**<sup>24</sup>. Nova pravila poleg uvedbe mobilnih voznških dovoljenj določajo vožnjo s spremstvom za mlade

---

<sup>22</sup> [Uredba \(EU\) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019](#) o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

<sup>23</sup> Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter Direktive 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, COM(2025) 180 final, in predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dokumentih za registracijo vozil in podatkih, vpisanih v nacionalne registre vozil, ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/37/ES, COM(2025) 179 final.

<sup>24</sup> [Direktiva \(EU\) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o voznških dovoljenjih](#), spremembi Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive

voznike začetnike, strožja pravila in/ali kazni za voznike začetnike, ki so zaloteni pri vožnji pod vplivom alkohola ali drog, večjo ozaveščenost o tveganjih, boljšo zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu ter nov okvir, ki državam članicam omogoča preverjanje duševne in telesne zmožnosti voznika za vožnjo skozi vse življenje.

Čeprav se je spoštovanje predpisov o varnosti v cestnem prometu med nerezidenčnimi vozniki izboljšalo že s prejšnjimi pravili EU, je ostala precejšnja vrzel: približno 40 % čezmejnih prekrškov je ostalo nekaznovanih zaradi težav pri ugotavljanju identitete storilcev ter izvrševanju glob in prepovedi vožnje. Te pomanjkljivosti so bile odpravljene z novo direktivo o vozniških dovoljenjih. V primeru hujših prekrškov, kot so vožnja pod vplivom alkohola ali drog, prekoračitev dovoljene hitrosti za več kot 50 km/h ali kršitev cestnoprometnih predpisov s povzročitvijo smrti ali hudih telesnih poškodb druge osebe, bo morala država članica, ki je izdala vozniško dovoljenje, izreči **prepoved vožnje**, enakovredno sankciji, ki jo je naložila država članica, na ozemlju katere je bil prekršek storjen. S tem bo imela sankcija učinek po vsej EU. Poleg tega nedavno sprejeta **direktiva o čezmejnem izvrševanju**<sup>25</sup> krepi sodelovanje med državami članicami z vzpostavitvijo medsebojne pomoči za učinkovito izvrševanje denarnih kazni za širši nabor prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

**Hitrost** ostaja vodilni dejavnik, ki prispeva k prometnim nesrečam. Prehitra vožnja ali vožnja z neprilagojeno hitrostjo je dejavnik pri 10–15 % vseh prometnih nesreč in približno 30 % prometnih nesreč s smrtnim izidom ter zaostruje posledice vseh prometnih nesreč. Če avtomobil zbije pešca pri hitrosti 30 km/h, ima ta 90-odstotno možnost preživetja; pri hitrosti 50 km/h se ta možnost zmanjša na 20 %<sup>26</sup>. Čeprav je hitrost še vedno politično in kulturno občutljivo vprašanje, pobude za zmanjševanje hitrosti prinašajo pomembne koristi – ne le manj prometnih nesreč, smrtnih žrtev in poškodb, temveč tudi okoljske koristi, saj se zmanjšujejo emisije, ravni hrupa in poraba goriva.

Številne pobude, ki se spodbujajo na ravni EU, že same po sebi obravnavajo vprašanje hitrosti. Mednje sodita uredba EU o splošni varnosti vozil in zgoraj omenjena direktiva o čezmejnem izvrševanju. Številni nacionalni, regionalni in lokalni organi so že uvedli ali nameravajo uvesti nove pobude za upravljanje hitrosti, kot so območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h v mestih, zlasti na območjih, kjer se v načrtovanem okviru pogosto srečujejo aktivni in ranljivi udeleženci v cestnem prometu ter vozila<sup>27</sup>.

Drugi so se odločili za drugačne ukrepe, na primer na izboljšanje zasnove infrastrukture za zaščito ranljivih udeležencev v cestnem prometu, boljše prepoznavanje in

---

(EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012.

<sup>25</sup> Direktiva (EU) 2024/3237 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. decembra 2024 o spremembi Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu.

<sup>26</sup> <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

<sup>27</sup> Glej Yannis, G. in Michelaraki, E., „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“ (Učinkovitost omejitve hitrosti 30 km/h – pregled literature), *Journal of Safety Research*, letnik 92 (2025), str. 490–503, kjer je navedeno: „Trenutni znanstveni dokazi kažejo, da lahko uvedba omejitve hitrosti 30 km/h v mestih reši več kot 40 % življenj, poleg tega pa ima pomembne pozitivne učinke na okolje, porabo energije in javno zdravje, vključno z zmanjšano porabo goriva ter povečanim obsegom hoje in kolesarjenja.“

obvladovanje tveganj ali ločevanje prometnih tokov, uveljavljanje omejitev hitrosti ter okrepljeno izobraževanje in obveščanje.

#### 4.4. UČINKOVIT NUJNI ODZIV

Hiter nujni odziv je ključen za reševanje življenj in zmanjševanje resnosti poškodb. Ukrepanje EU na področju oskrbe po prometni nesreči, ki je četrti steber pristopa „Varni sistem“, je namenjeno skrajšanju časa med prometno nesrečo in prihodom zdravstvenih ekip na kraj nesreče. Hitrejši odzivi služb za pomoč v sili bistveno povečajo možnosti preživetja: študija iz Španije<sup>28</sup> je pokazala, da je 10-minutno skrajšanje odzivnega časa zdravstvenih služb povezano z zmanjšanjem verjetnosti smrti za tretjino.

Rezultati študije Trendline kažejo, da je v večini evropskih držav odzivni čas služb za pomoč v sili v polovici primerov 10 minut ali manj. V 95 % primerov znaša odzivni čas približno 25 minut ali manj. Na podeželju je odzivni čas v povprečju 10 minut daljši kot na mestnih območjih.

Z zakonodajo EU o sistemu eCall je bila 1. aprila 2018 uvedena obvezna vgradnja avtomatiziranih sistemov za klic v sili na številko 112 v vse nove osebne avtomobile, ki se prodajajo v EU. Analiza, izvedena na Finskem<sup>29</sup>, kaže, da se z uporabo sistema eCall skrajša čas med prvim klicem v sili in prihodom zdravstvenih ekip na kraj nesreče s 25 na 22 minut. Na avtocestah je učinek še izrazitejši, saj se odzivni čas skrajša z 20 na 14 minut.

Komisija je leta 2024 posodobila zakonodajo o sistemu eCall, da bi omogočila uporabo sistema z najnovejšimi komunikacijskimi tehnologijami<sup>30</sup> od 1. januarja 2026 za nove tipe vozil in od 1. januarja 2027 za vsa nova vozila. Nasprotno pa bo postopno ukinjanje mobilnih komunikacijskih omrežij 2G in 3G po vsej EU v prihodnjih letih povzročilo tveganje, da obstoječa vozila, opremljena z napravami eCall, ki delujejo prek omrežja 2G/3G, ne bodo več mogla uporabljati storitve eCall.

#### 4.5. USKLAJEVANJE NA RAVNI EU IN OZAVEŠČANJE

EU in njene države članice imajo skupno odgovornost in deljeno pristojnost na področju politike za varnost v cestnem prometu. Za izboljšanje varnosti je potrebno usklajeno ukrepanje vseh deležnikov in na vseh ravneh upravljanja: javnih organov, industrije, združenj uporabnikov, nevladnih organizacij, šol in raziskovalcev.

Na ravni EU je **skupina na visoki ravni za varnost v cestnem prometu**, ki jo sestavljajo visoki nacionalni predstavniki, forum za izmenjavo mnenj in posvetovanje z državami članicami. Člani skupine na visoki ravni razpravljajo o napredku na nacionalni ravni in pogosto izpostavljajo vprašanja skupnega interesa, pri katerih bi želeli ukrepanje

<sup>28</sup> Sánchez-Mangas, R., García-Ferrer, A., de Juan, A., Martín Arroyo, A., „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“ (Verjetnost smrti v prometnih nesrečah: kako pomemben je hiter zdravstveni odziv?), *Accident Analysis & Prevention*, letnik 42, št. 4, julij 2010, str. 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

<sup>29</sup> <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

<sup>30</sup> IP multimedijiški podsistem (IMS) v paketno komutiranih omrežjih, kot sta 4G in 5G.

na ravni EU, kot sta zakonska ureditev naprav za osebno mobilnost ali uporaba cestnoprometnih predpisov za avtomatizirana vozila.

Komisija vsaki dve leti organizira **konference o rezultatih na področju varnosti v cestnem prometu** z namenom razpravljanja o napredku, izmenjave dobrih praks in vključevanja deležnikov. **Evropski koordinator za varnost v cestnem prometu** usklajuje aktivnosti z državami članicami.

Komisija spodbuja prostovoljne zaveze v okviru **Evropske listine o varnosti v cestnem prometu**<sup>31</sup>, največje platforme civilne družbe za varnost v cestnem prometu na svetu z več kot 4 300 člani. Z letnimi nagradami se izkaže priznanje inovativnim pobudam, vključno s priznanjem za varna evropska mesta.

S pomočjo sredstev EU **izmenjava na področju varnosti v cestnem prometu EU**<sup>32</sup> omogoča krepitev zmogljivosti in tesnega sodelovanja držav članic z največjim potencialom za izboljšanje njihove uspešnosti. Uradniki vzpostavljajo partnerstva s kolegi v drugih državah z izmenjavo dobrih praks in predstavitev uspešnih pobud. V okviru več skupnih izmenjav je že bil dosežen oprijemljiv napredek pri nacionalnih strategijah in načrtovanju varnosti v cestnem prometu. Po sodelovanju s Švedsko je Litva začela širiti uporabo cestne infrastrukture 2 + 1<sup>33</sup>. Romunija je začela priprave za vzpostavitev nacionalnega omrežja stacionarnih radarskih merilnikov hitrosti, ki se zgleduje po španskem sistemu, uvedba pa je trenutno načrtovana za leto 2026. Latvija proučuje možnosti poglobljenih preiskav nesreč, pri čemer se opira na metodologijo Finske. Grčija pa je v okviru novega zakona o cestnem prometu znižala omejitve hitrosti na mestnih območjih na 30 km/h in bo po izmenjavi izkušenj s Španijo in Dansko uvedla dodatne ukrepe za izboljšanje varnosti motoristov.

Ta zagovorniška prizadevanja so povezala zainteresirane deležnike v skupnosti za varnost v cestnem prometu ter spodbudila nekaj medsebojnega ocenjevanja in učenja med državami članicami. Kljub temu pa politično prednostno obravnavanje varnosti v cestnem prometu in vključevanje vprašanj varnosti v cestnem prometu v druge sektorje, kot so gospodarska politika, zdravje in varnost pri delu, ostajata predvsem v pristojnosti posameznih držav članic.

#### 4.6. FINANCIRANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Financiranje je ključno za izvajanje rešitev in pospeševanje napredka na področju varnosti v cestnem prometu po vsej Evropi, zlasti v državah, ki zaostajajo pri uspešnosti na tem področju.

EU za financiranje nacionalnih in regionalnih projektov prometne infrastrukture, ki prispevajo k varnosti v cestnem prometu, uporablja tri glavne instrumente: Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in Kohezijski sklad, pri katerih gre za deljeno upravljanje med Komisijo in državami članicami, ter Instrument za povezovanje Evrope

---

<sup>31</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

<sup>32</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

<sup>33</sup> Cesta tipa 2 + 1 je cesta z dvema voznima pasovoma v eni smeri in enim voznim pasom v nasprotni smeri, ločenimi z delilnim pasom ali pregrado, pri čemer se dodatni pas izmenjuje vsakih nekaj kilometrov. Takšna zasnova omogoča varno prehitavanje, stroški gradnje pa so nižji v primerjavi z gradnjo ceste s popolnoma ločenima smernima voziščema.

(IPE), ki ga neposredno upravlja Komisija. Poleg tega se projekti, ki prispevajo k varnosti v cestnem prometu, podpirajo z mehanizmom za okrevanje in odpornost.

V okviru IPE EU financira tudi čezmejne projekte za krepitev zmogljivosti, kot so ocene cestne infrastrukture na ravni celotnega omrežja, ključni kazalniki uspešnosti, kampanje za izvrševanje in čezmejno izvajanje storitev ITS.

V nedavnem poročilu Evropskega računskega sodišča<sup>34</sup> je bilo ocenjeno, da je bilo v zadnjem desetletju za projekte, povezane z varnostjo v cestnem prometu, namenjenih 6 663 milijonov EUR<sup>35</sup> iz ESRR, Kohezijskega sklada in IPE – kar predstavlja malo več kot 2 % vseh razpoložljivih sredstev. Te ocene sicer vključujejo tudi infrastrukturne in druge projekte, pri katerih je varnost v cestnem prometu le pomožni cilj in ne glavni namen ukrepa. Sodišče je priporočilo, naj se sofinanciranje EU prednostno nameni pobudam, ki bi imele največji vpliv na varnost v cestnem prometu.

Sredstva so bila zagotovljena tudi za nadaljnje raziskave v okviru programa Obzorje Evropa, vključno z raziskavami varne infrastrukture, varnih vozil, varne uporabe cest in oskrbe po prometni nesreči. Za obdobje 2021–2027 je bilo za raziskovalne projekte na področju varnosti v cestnem prometu namenjenih približno 123 milijonov EUR, kar predstavlja približno 0,13 % vseh razpoložljivih sredstev v okviru trenutnega programa Obzorje Evropa.

Na področju financiranja je Evropska investicijska banka (EIB) v svoji posojilni politiki v prometnem sektorju za leto 2022, katere vmesni pregled je predviden za leto 2026, kot prednostno nalogo določila vključevanje varnosti v vse naložbe v cestno infrastrukturo. Zaščitni ukrepi za varnost v cestnem prometu so poleg tega vključeni v okoljske in socialne standarde, ki veljajo za vse operacije EIB. EIB je prek platforme za varnejši promet podprla ciljne naložbe na področju varnosti v cestnem prometu, svetovalno podporo in tehnično pomoč, kar je privedlo do projektov v več državah članicah EU. Znotraj EU EIB zahteva skladnost z direktivo RISM in direktivo o varnostnih zahtevah za predore<sup>36</sup>, vključno z ocenami učinka na varnost v cestnem prometu in revizijami varnosti v cestnem prometu.

#### **4.6.1. PREGLED RAZISKAV NA PODROČJU VARNOSTI V CESTNEM PROMETU, KI JIH FINANCIRA EU**

Med letoma 2021 in 2025 je bila v okviru programa Obzorje Evropa zagotovljena podpora za več kot 20 raziskovalnih in inovacijskih projektov, osredotočenih na varnost v cestnem prometu.

Raziskovalne dejavnosti na področju varnosti v cestnem prometu, ki jih je financirala EU, so zajemale štiri glavna področja, ki ustrezajo štirim stebrom pristopa „Varni

---

<sup>34</sup> Posebno poročilo Evropskega računskega sodišča št. 2024/04, Doseganje ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu – Čas je za višjo prestavo, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_SL.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_SL.pdf).

<sup>35</sup> IPE: 1 477 milijonov EUR; ESRR in Kohezijski sklad: 5 186 milijonov EUR.

<sup>36</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju.

sistem“: varna infrastruktura, varna vozila, varna uporaba cest ter hitra in učinkovita oskrba po prometni nesreči.

Projekti, povezani z infrastrukturo, ki potekajo do leta 2026 oziroma 2027, so namenjeni vzpostavitvi okvira za oceno varnosti na podlagi podatkov (Evoroads<sup>37</sup>), razvoju infrastrukture za optimalno spremljanje varnosti v cestnem prometu (iDriving<sup>38</sup>) ter razvoju rešitev za izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev v cestnem prometu v mestnih okoljih (Soteria<sup>39</sup>).

Na področju varnosti vozil trenutni projekti obravnavajo teme, kot sta razvoj aktivnih in pasivnih varnostnih sistemov za prihodnja avtonomna vozila (SAFE-UP<sup>40</sup>) ter usklajevanje med človeškim in avtomatiziranim upravljanjem vozil (Mediator<sup>41</sup>).

Nedavni projekti na področju varne uporabe cest segajo od ocene varnosti za udeležence v cestnem prometu v mestnih območjih (PHOEBE<sup>42</sup>) do upravljanja mestnega prostora za vzorce aktivne mobilnosti (REALLOCATE<sup>43</sup>) ter načinov za odkrivanje alkohola, drog in utrujenosti med poklicnimi vozniki (PANACEA<sup>44</sup>).

Na področju hitre in učinkovite oskrbe po prometni nesreči je poudarek na razvoju učinkovitih protiukrepev in ukrepov po nesreči za vse oblike cestnega prometa s povezovanjem medicinskih in inženirskih orodij (ProAct\_Us<sup>45</sup>) ter na ocenjevanju dolgoročnih posledic prometnih nesreč (IMPROVA<sup>46</sup>).

#### 4.7. NACIONALNO IZVAJANJE UKREPOV ZA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Na ravni EU se izvajajo pomembne pobude na področju zakonodaje, financiranja, raziskav in ozaveščanja, vendar je glavna odgovornost za varnost v cestnem prometu na nacionalni, regionalni in občinski ravni.

V poročilih za posamezne države, objavljenih skupaj s tem poročilom, so opisani številni ukrepi, ki se izvajajo na nacionalni ravni. V večini primerov so ti ukrepi vključeni v večletne strategije, akcijske načrte ali vladne programe ukrepanja, ki določajo različne nacionalne prednostne naloge, zagotavljajo dodelitev finančnih sredstev in opredeljujejo specifične cilje.

Iz teh poročil za posamezne države je razvidno, da so se trajni ukrepi, naložbe in prednostno obravnavanje varnosti v cestnem prometu v številnih primerih izkazali za učinkovite. Tako so na primer Litva, Poljska in Slovenija, čeprav se še vedno soočajo z izzivi, v letu 2024 dosegle 33–35-odstotno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem

---

<sup>37</sup> <https://evoroads-project.eu/>.

<sup>38</sup> <https://idrivings-project.eu/>.

<sup>39</sup> <https://soteriaproject.eu/>.

<sup>40</sup> <https://www.safe-up.eu/>.

<sup>41</sup> <https://mediatorproject.eu/>.

<sup>42</sup> <https://phoebe-project.eu/>.

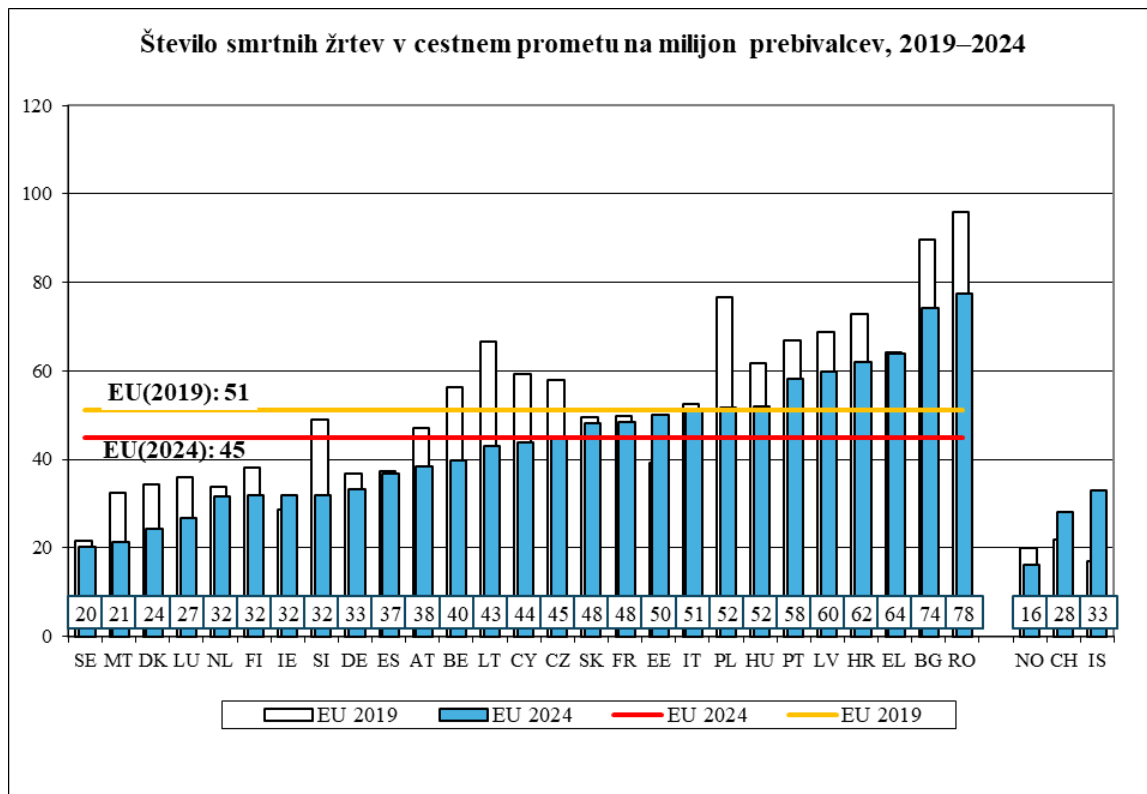
<sup>43</sup> <https://reallocatemobility.eu/>.

<sup>44</sup> <https://panacea-project.eu/>.

<sup>45</sup> <https://protact-us.eu/>.

<sup>46</sup> <https://improva-roadsafety.eu/>.

prometu v primerjavi z letom 2019, kar jih uvršča na dobro pot k doseganju cilja 50-odstotnega zmanjšanja do leta 2030. Medtem pa je v nekaterih državah, vključno z Bolgarijo, Grčijo in Romunijo, število smrtnih žrtev v cestnem prometu še vedno bistveno večje od povprečja EU, kar poudarja potrebo po okrepljenih ukrepih v teh državah članicah. Čeprav so bili leta 2025 v nekaterih državah uvedeni novi ukrepi politike za varnost v cestnem prometu, se njihov učinek še ni izražen v podatkih o varnosti v cestnem prometu.



Slika 5 Smrtne žrtve v cestnem prometu v EU na milijon prebivalcev, 2019–2024. Vira: CARE (podatkovna zbirka EU o prometnih nesrečah); za podatke o prebivalstvu Eurostat (spletna podatkovna koda [demo\\_pjan](#)).

Uspešni ukrepi se lahko razlikujejo glede na nacionalni okvir. Opaznejši primeri dobrih praks vključujejo prilagojene naložbe v cestno infrastrukturo in varnost v mestnem cestnem prometu na Poljskem, uvedbo omejitve hitrosti 30 km/h v mestnih središčih po vsej Španiji, vzpostavitev celovitega omrežja avtomatiziranih prometnih kamer v Franciji, novo nacionalno politično platformo za varnost v cestnem prometu, ki vključuje vse ravni zvezne in regionalne vlade, v Belgiji, ter dobro raziskane in učinkovito izvedene kampanje ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu na Danskem.

Podrobnosti o profilih varnosti v cestnem prometu za posamezne države članice so na voljo v poročilih za posamezne države, objavljenih skupaj s tem sporočilom<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_sl](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_sl); <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

## 5. DRUŽBENI IN TEHNOLOŠKI TRENDI, KI VPLIVAJO NA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Od sprejetja okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 se je pojavilo več vprašanj, ki sprva niso bila deležna večje pozornosti, zdaj pa zahtevajo ciljno usmerjeno ukrepanje za zmanjšanje njihovega vpliva na varnost v cestnem prometu.

### 5.1. DEMOGRAFSKE SPREMEMBE

Demografsko strukturo EU zaznamujejo pomembne spremembe, ki imajo neposredne posledice za varnost v cestnem prometu. Prebivalstvo se stara, pri čemer naj bi se delež prebivalcev, starih 65 let in več, povečal z 22 % v letu 2024 na 30 % do leta 2050<sup>48</sup>. Ta demografski premik prinaša edinstvene izzive, saj starejši udeleženci v cestnem prometu postajajo bolj ranljivi zaradi telesne oslabiljenosti, daljšega odzivnega časa in večje resnosti poškodb<sup>49</sup>.

Hkrati se nadaljuje trend večje urbanizacije, saj v mestnih območjih živi že več kot 75 % prebivalstva EU<sup>50</sup>. Ta koncentracija prebivalstva v strnjenih okoljih ustvarja novo dinamiko mobilnosti, vključno z večjo raznolikostjo načinov mobilnosti, povečanim številom pešcev in kolesarjev ter večjo gostoto prometa.

### 5.2. TEHNOLOŠKI NAPREDEK

Avtomobilski sektor doživlja tehnološko preobrazbo brez primere, ki ima pomembne posledice za varnost. Napredni sistemi za pomoč voznikom (ADAS) postajajo standardne funkcije, pri čemer tehnologije, kot so samodejni sistem za zaviranje v sili, sistem za ohranjanje voznega pasu in inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, prinašajo merljive varnostne koristi. Za učinkovitost teh funkcij je ključno zagotavljanje, da jih vozniki sprejemajo.

Tehnologije povezanih vozil omogočajo opozarjanje na nevarnosti v realnem času in optimizacijo upravljanja prometa. Komunikacija med vozili ter komunikacija med vozilom in infrastrukturo omogoča opozarjanje voznikov na nevarne razmere, lokacije prometnih nesreč in optimalne poti. Uvedba teh funkcij v državah članicah je razkrila njihovo dodano vrednost. Službe za pomoč v sili hitreje in varneje dosežejo cilje, upravljavci cest pa imajo natančne podatke o povprečnih hitrostih in gostoti prometa v realnem času. Sistem postaja učinkovitejši z vsakim novim vozilom, vendar celovita pokritost po vsej EU še ni dosežena, zlasti glede storitev komunikacije med vozili.

---

<sup>48</sup> Vir: Eurostat (spletni podatkovni kodi [proj\\_23np](#) in [demo\\_pjanbroad](#)), ustrezen prispevek na spletišču Statistics Explained (Razlaga statističnih podatkov): [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_structure\\_and\\_ageing#Past\\_and\\_future\\_population\\_ageing\\_trends\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU).

<sup>49</sup> Glej tematsko poročilo o starejših na [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en) in <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

<sup>50</sup> Vir: Eurostat (spletna podatkovna koda [cens\\_21urb01](#)), glej tudi: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Postopno uvajanje avtomatiziranih vozil prinaša tako priložnosti kot izzive. Čeprav je dokazano, da se z višjimi ravnmi avtomatizacije zmanjšuje vpliv človeških napak, bo prehodno obdobje prineslo nove izzive, kot so upravljanje varne interakcije med avtonomnimi vozili in vozili, ki jih upravlja človek, v mešanem prometu, zagotavljanje varnosti nemotoriziranih udeležencev v cestnem prometu ter ugotavljanje odgovornosti za prometne nesreče, v katerih so udeležena avtomatizirana vozila.

### **5.3. SPREMINJAJOČI SE VZORCI MOBILNOSTI**

Sektor prometa in mobilnosti se spreminja zaradi novih storitev in spreminjajočega se vedenja udeležencev v cestnem prometu. Z razširjenostjo rešitev mikromobilnosti, kot so električni skiroji, električna kolesa in druge naprave za osebno mobilnost, so se oblikovale nove kategorije ranljivih udeležencev v cestnem prometu; ti udeleženci pogosto delijo omejen mestni prostor s pešci in kolesarji.

Storitve naročanja prevoza in souporabe avtomobila so spremenile vzorce potovanj, kar lahko vpliva na povečanje števila prevoženih kilometrov v mestih in hkrati zgoščitev prometne aktivnosti v času prometnih konic.

Z gospodarstvom priložnostnih del so se razširile storitve dostave z uporabo motornih in navadnih koles, ki jih uporabljajo delavci, ki se soočajo s časovnimi pritiski in ekonomskimi omejitvami, kar pogosto spodbuja tvegano vedenje<sup>51</sup>, zaradi tipov vozil, ki jih uporabljajo dostavljavci, vključno z nezakonito uvoženimi električnimi skiroji ali neodobrenimi mopedi, ki presegajo veljavne omejitve hitrosti, pa so se povečala tveganja za varnost v cestnem prometu.

### **5.4. VPLIVI PODNEBNIH SPREMENB**

Podnebne spremembe so se izkazale za pomemben, vendar podcenjen dejavnik, ki vpliva na varnost v cestnem prometu. Ekstremni vremenski pojavi postajajo pogostejši in intenzivnejši, kar ustvarja nevarne pogoje za vožnjo. Vročinski valovi lahko povzročijo poškodbe cestnih površin in vplivajo na sposobnosti voznika, vse pogostejše nevihte, poplave in zmrzali pa ustvarjajo nevarne razmere, ki zahtevajo prilagodljivo infrastrukturo in ustrezne zmogljivosti za nujni odziv.

Naraščajoče temperature vplivajo tudi na delovanje vozil, zlasti električnih, in lahko povečajo tveganje za okvaro pnevmatik. Učinek urbanega toplotnega otoka povečuje te nevarnosti v mestih, kjer lahko temperature površin znatno presegajo temperaturo zunanjega zraka.

### **5.5. KIBERNETSKA VARNOST IN UPORABA PODATKOV**

Povečana povezljivost med vozili je privedla do novih ranljivosti, ki ob prvotnem oblikovanju okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030

---

<sup>51</sup> Glej: „The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers“ (Posledice hitre dostave za posameznike: sistematičen pregled literature o poklicnih tveganjih in varnostnih posledicah pri delavcih v dostavi na zadnjem delu poti) – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

skoraj niso bile prepoznane. Kibernetske grožnje za povezana in avtomatizirana vozila lahko povzročijo nesreče, onemogočijo varnostne sisteme in ogrozijo zasebnost, kar bo obravnavano tudi v aktu o kibernetski odpornosti<sup>52</sup>.

Zbiranje podatkov se je v zadnjih petih letih močno razširilo, vendar potencial velepodatkov še ni bil pretvorjen v uporabne vpogleda za varnost v cestnem prometu. Izmenjava podatkov v vozilih, ki jih hranijo proizvajalci vozil, podatkov o škodnih zahtevkih, ki jih hranijo zavarovalnice, ter podatkov o zdravstvenih incidentih, ki jih hranijo bolnišnice in reševalne službe, za namene varnosti v cestnem prometu je redka. Na primer, dostop do podatkov iz elektronskih zapisovalnikov podatkov v vozilih je omejen na posebne raziskovalne namene, kot je proučevanje dogodkov v sekundah pred posamezno prometno nesrečo, ti podatki pa niso na voljo v razčlenjeni obliki, ki bi lahko podprla oblikovanje politik.

## 6. GOSPODARSKE POSLEDICE NEOBRAVNAVANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

Prometne nesreče pomenijo veliko socialno, gospodarsko in zdravstveno breme za gospodarstvo EU. Zunanji socialno-ekonomski stroški smrtnih, hudih in lažjih poškodb so ocenjeni na približno 2 % BDP držav EU<sup>53</sup>. Ti stroški so kljub napredku pri zmanjševanju pogostosti in resnosti prometnih nesreč vztrajno visoki. Prepolovitev števila smrtnih žrtev na cestah do leta 2030 (v primerjavi z letom 2019) bi preprečila približno 11 000 smrti in prispevala k zmanjšanju približno 100 000 hudih poškodb na naših cestah vsako leto.

**Stroški zdravstvene oskrbe in rehabilitacije** so najbolj neposreden in viden gospodarski učinek. Stroški nujne medicinske pomoči, hospitalizacije, rehabilitacije in dolgotrajne oskrbe žrtev prometnih nesreč obremenjujejo proračune za zdravstveno varstvo v državah članicah<sup>54</sup>. Poleg tega se število hudih poškodb zmanjšuje počasneje kot število smrtnih žrtev. Dodatno gospodarsko breme pomenijo tudi stroški obravnave posledic za **duševno zdravje** preživelih, njihovih družin in prič prometnih nesreč<sup>55</sup>.

**Izguba produktivnosti in slabši gospodarski rezultati** so druga pomembna sestavina vpliva prometnih nesreč. Vsaka smrtna žrtev v cestnem prometu pomeni desetletja izgubljenega življenja, tako v zasebnem kot poklicnem smislu, medtem ko hude poškodbe pogosto vodijo v trajno invalidnost ali zmanjšano zmožnost za delo. Izgube produktivnosti so posledica skrajšanega delovnega časa in stroškov nadomeščanja človeškega kapitala, pa tudi nezmožnosti prizadetih posameznikov za opravljanje neplačanega dela, kot so gospodinjska opravila ali prostovoljstvo.

---

<sup>52</sup> [Uredba – 2024/2847 – SL – EUR-Lex](#)

<sup>53</sup> Evropska komisija, *Handbook on the external costs of transport* (Priročnik o zunanjih stroških prometa), različica iz leta 2019 (nova različica je v pripravi).

<sup>54</sup> Glej: študija v podporo vmesni oceni okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030, objavljena s tem poročilom, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/sl/>

<sup>55</sup> V okviru projekta IMPROVA, financiranega iz programa Obzorje Evropa, je bil na primer izveden sistematični pregled več kot 1 400 študij o psiholoških učinkih prometnih nesreč, ki je razkril vrsto dolgoročnih posledic, med drugim motnje, povezane s stresom (kot sta posttravmatska stresna motnja in prilagoditvena motnja), anksiozne motnje in fobije, afektivne motnje razpoloženja (kot je depresija) ter druge motnje funkcioniranja.

**Stroški, povezani z infrastrukturo in nujnim odzivom**, vključujejo posredovanje služb za pomoč v sili, upravljanje prometa med odstranjevanjem posledic prometnih nesreč, materialno škodo ter popravilo ali zamenjavo vozil. Ti neposredni stroški se povečujejo, saj vozila in cestna infrastruktura postajajo tehnološko vse bolj izpopolnjeni, kar pomeni dražje popravilo ali zamenjavo.

**Upravni stroški** nastajajo zaradi stroškov napotitve policije, gasilcev in drugih (nemedicinskih) služb za pomoč v sili na kraj prometne nesreče. Poleg tega nastajajo dodatni stroški, povezani z delovanjem pravosodnega sistema, vključno s pravnimi stroški, stroški pregona storilcev ter stroški pravnih postopkov in zavarovanj.

Prometne nesreče poleg neposrednih stroškov povzročajo tudi znatne posredne gospodarske učinke. Primera sta izguba časa in povečana poraba goriva zaradi **prometnih zastojev**, ki nastanejo kot posledica prometnih nesreč.

## 7. POTREBE PO NALOŽBAH

Za uresničevanje potencialnih gospodarskih koristi preprečevanja prometnih nesreč so potrebne znatne, vendar stroškovno učinkovite naložbe. Za vzpostavitev izboljšav infrastrukture, okrepljenega izvrševanja, tehnologij za varnost vozil in izobraževalnih programov je potrebno usklajeno financiranje na vseh ravneh upravljanja.

Vendar raziskave kažejo, da gospodarski donos teh naložb znatno presega njihove stroške, zaradi česar je izboljševanje varnosti v cestnem prometu eden stroškovno najučinkovitejših ukrepov javne politike, ki so na voljo<sup>56</sup>. Gospodarski argumenti za pospešeno ukrepanje na področju varnosti v cestnem prometu so prepričljivi, saj stroški neukrepanja močno presegajo potrebne naložbe za učinkovito ukrepanje.

Evropsko računsko sodišče je v posebnem poročilu iz leta 2024 ugotovilo, da varnost v cestnem prometu pogosto ni bila ključno merilo pri izbiri infrastrukturnih projektov, ki jih sofinancira EU; v okviru izbirnih meril so bili pogosto spregledani cestni odseki z visoko stopnjo prometnih nesreč. Priporočilo je jasnejšo določitev prednostnih nalog, da bi se prihodnja sredstva usmerjala v ukrepe z največjim potencialom za zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb.

Poleg potrebe po naložbah v novo in preoblikovano cestno infrastrukturo je treba zagotoviti tudi sredstva za njeno vzdrževanje. Na cestah EU je več novih vozil – od leta 2019 se je število osebnih avtomobilov povečalo za skoraj 5 milijonov, število tovornjakov pa za več kot 270 000<sup>57</sup> – vse bolj očiten pa je tudi vpliv podnebnih sprememb, ki se kaže v pogostejših in intenzivnejših požarih, neurjih in poplavih, kar vpliva na celovitost in varnost cest. Upoštevati je treba tudi vse večjo potrebo po olajšanju vojaške mobilnosti in izpolnjevanja zahtev glede dvojne rabe po vsej EU,

---

<sup>56</sup> V okviru nedavne študije, izvedene na Nizozemskem (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>), je bilo ocenjeno, da se je razmerje med stroški in koristmi naložb v nacionalno cestno infrastrukturo gibalo med 1 : 7 in 1 : 2,5. V starejšem poročilu konference evropskih upravljavcev cest so bila povzeta razmerja med stroški in koristmi za vrsto ukrepov za varnost v cestnem prometu: [https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e\\_Road\\_Safety\\_Investments\\_Report.pdf](https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf).

<sup>57</sup> <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

zaradi česar so potrebne nadgradnje izbranih odsekov cestne infrastrukture (vključno s cestami, mostovi in predori) za zagotovitev ustrezne konstrukcijske in operativne odpornosti. Take nadgradnje morajo biti zasnovane tako, da se onemogoči nastanek novih ozkih grl ter ohrani funkcionalnost pri povečanih obremenitvah in v izjemnih situacijah (npr. večji promet težkih vozil, preusmeritve prometa zaradi incidentov).

Dejavniki tveganja in izzivi na področju cestnega prometa poudarjajo tudi stalno potrebo po vlaganju v zmogljivosti za odkrivanje in izvrševanje predpisov o prekoračitvi dovoljene hitrosti, vožnji pod vplivom alkohola in drog, nepozornosti, neupoštevanju rdeče luči ter neuporabi varnostnega pasu. Te naložbe morajo zagotoviti zadostne vire za delo policijskih služb pri izvajanju cestnih preverjanj ter podpirati avtomatizirane sisteme za odkrivanje in izvrševanje, ki temeljijo na kamerah.

Izvrševanje bi bilo treba dopolniti s financiranjem učinkovitih kampanj ozaveščanja in izobraževanja o varnosti v cestnem prometu. Te kampanje je treba prilagoditi različnim ciljnim skupinam (otrokom, mladostnikom, kandidatom za voznike in voznikom začetnikom, izkušenim voznikom ter drugim udeležencem v cestnem prometu, kot so kolesarji in uporabniki naprav za osebno mobilnost) ter različnim rizičnim skupinam, kot so mladi moški, starejši in motoristi. Najbolje se izvajajo na nacionalni ali regionalni ravni, vendar so pristojni organi držav članic zaprosili EU za podporo pri pripravi in izvajanju takšnih kampanj<sup>58</sup> ter za spodbujanje izmenjave dobrih praks<sup>59</sup>.

## **8. NASLEDNJI KORAKI**

To vmesno poročilo razkriva potrebo po pospešenem in ciljno usmerjenem ukrepanju na več področjih. Komisija je opredelila vrsto prednostnih nalog za vse ustrezne ravni upravljanja (na ravni EU in nacionalni ravni), pri čemer si prizadeva za obstoječe ali nove ukrepe, ki zahtevajo takojšnjo pozornost, trajno zavezanost in namensko financiranje vseh deležnikov.

### **8.1. POSPEŠEVANJE IZBOLJŠAV VARNOSTI INFRASTRUKTURE IN UVAJANJE INTELIGENTNIH PROMETNIH SISTEMOV**

Nadaljnje zmanjševanje števila smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu ostaja izziv, ki zahteva prednostno usmerjene naložbe v nadgradnjo cestne infrastrukture.

Komisija trenutno pripravlja smernice za organe, pristojne za cestno infrastrukturo, o zasnovi „prizanesljivih cest“, „samopojasnjujočih in samouveljavljajočih cest“ ter o zahtevah glede kakovosti za cestno infrastrukturo za ranljive udeležence v cestnem prometu. Te smernice bodo objavljene leta 2026.

Uredba o omrežju TEN-T<sup>60</sup> je bila leta 2024 prav tako posodobljena z vključitvijo novih varnostnih zahtev za evropsko omrežje. Načrti trajnostne mobilnosti v mestih morajo

---

<sup>58</sup> EU je na primer prek programa Erasmus+ sofinancirala program „Knights for Road Safety“ za prometno vzgojo šolskih otrok.

<sup>59</sup> Kampanje za izobraževanje o varnosti v cestnem prometu so pogosto predstavljene na letni podelitvi nagrad EU za odličnost na področju varnosti v cestnem prometu.

<sup>60</sup> Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013.

zdaj obravnavati tudi vprašanja varnosti v cestnem prometu, države članice pa morajo zbirati podatke o varnosti za vsako urbano vozlišče. Načrtovanje infrastrukture mora biti usklajeno z operativnimi potrebami, vključno z varnostjo.

Komisija se zavezuje, da bo:

- še naprej podpirala države članice pri obravnavi vprašanj, opredeljenih v poročilih posameznih držav o varnosti v cestnem prometu (ki spremljajo to poročilo), tudi kadar države članice takšno podporo opredelijo v svojih nacionalnih in regionalnih partnerskih načrtih za naložbe in reforme za obdobje financiranja 2028–2034,
- pogojevala naložbe v cestno infrastrukturo v EU z vključitvijo elementov varnosti v cestnem prometu na tistih cestnih odsekih, ki imajo največji potencial za izboljšanje varnosti<sup>61</sup> in kjer lahko ciljno usmerjeni ukrepi prinesejo največ izboljšav<sup>62</sup>, tudi za ranljive udeležence v cestnem prometu,
- podpirala države članice pri izvajanju prihodnjih smernic za leto 2026 o zasnovi prizanesljivih cest, samopojasnujočih in samouveljavljajočih cest ter infrastrukture za ranljive udeležence v cestnem prometu v okviru njihovih naložb v ceste,
- podpirala države članice pri vključevanju zahtev glede varnosti v cestnem prometu, odpornosti in operativnih zmogljivosti v projekte vzdrževanja in nadgradnje cest, namenjene olajšanju vojaške mobilnosti ali dvojne rabe, zlasti tistih, ki odpravljajo ozka grla, kot so mostovi in predori, tudi s smernicami o zasnovi; v ta namen bi bilo treba pri cestnih odsekih, ki ne spadajo v področje uporabe Direktive 2008/96/ES, vendar so pomembni za vojaško mobilnost, upoštevati postopke za varnost v cestnem prometu, določene v tej direktivi,
- podpirala brezplačno zagotavljanje širšega nabora osnovnih splošnih informacij udeležencem v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, po možnosti tudi za dogodke, kot so „konec kolone“ ali „približevanje reševalnih vozil“, na razširjenem geografskem omrežju; v ta namen je predvidena revizija obstoječih tehničnih specifikacij<sup>63</sup> na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih<sup>64</sup>,
- zagotavljala nadaljnjo podporo državam članicam pri uvajanju izboljšanega upravljanja prometa in pametnih rešitev za izvrševanje<sup>65</sup>,

---

<sup>61</sup> Na podlagi člena 5 ter člena 6(a) in 6(d) direktive RISM se vzpostavi zemljevid EU za razvrščanje cest glede na tveganje, ki zajema cestno omrežje TEN-T, vse avtoceste, vse glavne ceste, ki povezujejo večja mesta ali regije, ter vse medkrajevne ceste, financirane iz sredstev EU.

<sup>62</sup> Prednost je treba dati najbolj problematičnim cestnim odsekom, opredeljenim v publikaciji Evropske komisije iz leta 2023 z naslovom *Network Wide Road Safety Assessment – Methodology and Implementation Handbook* (Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje – Priročnik za metodologijo in izvajanje) ali v skladu z nacionalnimi metodologijami, ki so skladne s členom 5 Direktive 2008/96/ES (direktiva RISM).

<sup>63</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu.

<sup>64</sup> [Direktiva \(EU\) 2023/2661 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. novembra 2023 o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza.](#)

<sup>65</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_sl](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_sl).

- proučila, kako najbolje spodbuditi nadaljnje uvajanje sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, tudi s tehničnimi specifikacijami,
- izdala smernice za države članice glede zagotavljanja neprekinjenega delovanja storitve eCall za vozila, opremljena s sistemom eCall, ki deluje prek omrežja 2G/3G, vključno z morebitnimi regulativnimi orodji na nacionalni ravni za ohranitev vsaj enega vodovno komutiranega omrežja do leta 2030.

## **8.2. KREPITEV IZVRŠEVANJA IN ODVRAČANJA**

Učinkovitost ukrepov za varnost v cestnem prometu je v odločilni meri odvisna od doslednega in vidnega izvrševanja.

Komisija bo:

- še naprej podpirala države članice pri razvoju učinkovitih strategij izvrševanja, namenjenih obravnavi vztrajnih izzivov, kot so prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola in nepozornost, z izmenjavo dobrih praks v okviru pobud in skupin, kot so skupina na visoki ravni za varnost v cestnem prometu, program o izmenjavi na področju varnosti v cestnem prometu EU, Evropska listina o varnosti v cestnem prometu in strokovna skupina za podatkovno bazo CARE. To vključuje uporabo avtomatiziranih tehnologij za izvrševanje ter zagotavljanje z dokazi podprtih raziskav o uspešnih pristopih,
- še naprej omogočala učinkovito sodelovanje med organi, pristojnimi za izdajo voznških dovoljenj in registracijo vozil, tudi z uporabo orodij informacijske tehnologije, kot je MoveHub,
- okrepila medsebojno pomoč pri pregonu zaradi prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, z jasneje opredeljenimi postopki ter v ta namen zagotovila tudi finančno podporo,
- izdala smernice za države članice o upravljanju hitrosti.

## **8.3. SPODBUJANJE TEHNOLOGIJ ZA VARNOST VOZIL**

Na podlagi več desetletij zakonodaje na področju varnosti vozil, nazadnje uredbe o splošni varnosti vozil<sup>66</sup>, bo Komisija:

- spodbujala pospešeno uvajanje naprednih varnostnih sistemov ter podpirala prehod na povezana in avtomatizirana vozila,
- v letu 2027 izvedla oceno varnostnih ukrepov iz uredbe o splošni varnosti vozil.

Poleg tega Komisija spodbuja vzpostavitev čezmejnih preskusnih poligonov, ki omogočajo obsežno predhodno uvajanje avtonomnih vozil za prevoz potnikov in blaga v okviru enotnega čezmejnega sistema za izdajo dovoljenj. Ti preskusni poligoni naj bi povečali pripravljenost trga in spodbudili komercializacijo avtonomnih vozil ter omogočili opredelitev elementov, ki jih je treba z vidika varnosti dodatno izpopolniti. Pobuda bo državam članicam omogočila nadaljnje uvajanje povezane infrastrukture (vključno s sodelovalnimi inteligentnimi prometnimi sistemi) za hitrejšo izmenjavo

---

<sup>66</sup> Uredba (EU) 2019/2144.

podatkov med vozili in infrastrukturo, s čimer se bo dodatno izboljšala varnost v cestnem prometu.

#### **8.4. NOVE OBLIKE MOBILNOSTI**

Na podlagi študije<sup>67</sup>, v kateri so bili proučeni izzivi in priložnosti, povezani z zakonsko ureditvijo naprav za osebno mobilnost, se Komisija zavezuje, da bo:

- pripravila sklepne ugotovitve o morebitnih koristih usklajevanja tehničnih specifikacij naprav za osebno mobilnost<sup>68</sup>,
- pripravila smernice za države članice ter regionalne in lokalne uprave o vprašanjih, ki jih je treba upoštevati, da se zagotovi varnost voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu med uporabo naprav za osebno mobilnost; to bo nadgradilo smernice, določene v tematskem vodniku za načrte trajnostne mobilnosti v mestih iz leta 2021 o varni uporabi mikromobilnosti<sup>69</sup>.

#### **8.5. RAZISKOVALNE IN INOVACIJSKE POBUDE**

Sedanji program Obzorje Evropa za obdobje 2021–2027 bo še naprej dajal prednost raziskavam in inovacijam na področju varnosti v cestnem prometu, s posebnim poudarkom na razumevanju in obravnavanju novih izzivov. Prednostna raziskovalna področja vključujejo varnost v cestnem prometu in odpornost cest na podeželskih območjih, varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji in uporabniki naprav za mikromobilnost, ter uporabo umetne inteligence in velepodatkov za napovedovanje in preprečevanje prometnih nesreč.

Komisija bo prav tako podpirala inovacije na področju tehnologij za varnost vozil, vključno z razvojem vmesnikov človek-tehnologija v sistemih vozil. Poleg tega bo spodbujala sodelovanje med proizvajalci avtomobilov, tehnološkimi podjetji in raziskovalnimi ustanovami prek evropskega partnerstva za povezano, kooperativno in avtomatizirano mobilnost.

#### **8.6. IZOBRAŽEVANJE IN OZAVEŠČANJE**

Komisija bo še naprej podpirala izmenjavo dobrih praks na področju izobraževanja in ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu, zlasti prek Evropske listine o varnosti v cestnem prometu<sup>70</sup>, izmenjave na področju varnosti v cestnem prometu EU in njenih konferenc, ki potekajo vsaki dve leti.

---

<sup>67</sup> *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)* (Študija o potrebi po harmoniziranih pravilih za podporo porastu mikromobilnosti in večji varnosti naprav za osebno mobilnost – končno poročilo (1.0)), Urad za publikacije Evropske unije, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>68</sup> Kot so zahtevali ministri za promet na seji Sveta Evropske unije (promet, telekomunikacije in energija) decembra 2025.

<sup>69</sup> [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials\\_sl](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_sl).

<sup>70</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

Komisija si bo prav tako prizadevala za vključitev izobraževanja in ozaveščanja o varnosti v cestnem prometu v druge instrumente EU za financiranje in ozaveščanje, vključno s programom Erasmus+ ter v primerih, ko jih države članice opredelijo v svojih načrtih za nacionalna in regionalna partnerstva za obdobje financiranja 2028–2034, zlasti v zvezi z mobilnostjo v mestih in na podeželju.

### **8.7. VLOGA ZASEBNEGA SEKTORJA IN DELODAJALCEV PRI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU**

Komisija bo pozvala delodajalce v zasebnem in javnem sektorju, naj sprejmejo korporativne politike, ki pri poslovanju dajejo prednost varnosti. Te politike bi lahko temeljile na priporočilih akademske strokovne skupine za 4. svetovno ministrsko konferenco o varnosti v cestnem prometu<sup>71</sup>, ki je potekala aprila 2025 v Marakešu v Maroku.

Ta priporočila vključujejo zagotavljanje, da so elementi varnosti v cestnem prometu vključeni v predpise in prakse na področju varnosti in zdravja pri delu, pri čemer imajo vodilno vlogo vladni organi in organizacije. To bi bilo mogoče doseči z vzpostavitvijo varnostne kulture na ravni celotne organizacije ter z uporabo sistemov upravljanja varnosti, kot sta ISO 45001 ali ISO 39001.

Organizacije civilne družbe, vključno s skupinami zagovornikov varnosti v cestnem prometu, organizacijami za podporo žrtvam in strokovnimi združenji, imajo ključno vlogo pri ohranjanju ozaveščenosti javnosti, podpori razvoju politik ter zagotavljanju storitev žrtvam prometnih nesreč in njihovim družinam.

Komisija si bo še naprej prizadevala za takšno vključevanje zasebnega sektorja in tretjega sektorja v dejavnosti na področju varnosti v cestnem prometu, med drugim s: svojimi dveletnimi konferencami, Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu in letnimi nagradami EU za odličnost na področju varnosti v cestnem prometu<sup>72</sup>.

### **8.8. SPREMLJANJE IN ODGOVORNOST**

Komisija bo še naprej zagotavljala mehanizme spremljanja in odgovornosti za strokovnjake za varnost v cestnem prometu, da bi spodbujala napredek pri doseganju ciljev do leta 2030 ter dolgoročno uresničila „Vizijo nič“ do leta 2050. To bo doseženo s:

- podatkovno zbirko CARE in delom strokovne skupine za zbiranje podatkov o smrtnih žrtvah in poškodbah v cestnem prometu z uporabo standardiziranih orodij za poročanje ter s sodelovanjem z državami članicami pri izboljšanju kakovosti zbranih podatkov o hudih poškodbah ter razčlenjevanju podatkov za nekatere vrste vozil,

---

<sup>71</sup> *Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety* (Reševanje življenj po letu 2025: nadaljnji koraki: priporočila akademske strokovne skupine za 4. svetovno ministrsko konferenco o varnosti v cestnem prometu), švedska uprava za promet, 2025.

<sup>72</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

- Evropskim observatorijem prometne varnosti<sup>73</sup> ter objavljanjem zanesljivih in primerljivih podatkov o prometnih nesrečah ter poglobljenih analiz in informacij o trendih, praksah in politikah na področju varnosti v cestnem prometu v EU.

## 8.9. OBRAVNAVANJE VPRAŠANJ UPRAVLJANJA

Nadaljnje izmenjave dobrih praks med državami članicami in ustrezno nadaljnje ukrepanje glede vprašanj, obravnavanih v okviru skupine na visoki ravni za varnost v cestnem prometu, ki jo omogoča Komisija, naj bi privedli do nadaljnjih izboljšav.

Nove izzive je mogoče obravnavati prek postopkov homologacije, nacionalnih ukrepov ali zakonodaje EU. Izboljševanje infrastrukture je v veliki meri odvisno od nacionalnega financiranja, varnost v cestnem prometu pa mora tekmovati z drugimi nacionalnimi političnimi prednostnimi nalogami. Izobraževanje in izvrševanje bosta še naprej v pristojnosti držav članic ter odvisna od dodeljevanja sredstev in politične volje. Z nedavnim začetkom veljavnosti zakonodajnega svežnja EU o varnosti v cestnem prometu<sup>74</sup> in ob upoštevanju izida predlogov o tehnični brezhibnosti vozil so bili posodobljeni ukrepi, povezani z varnostjo v cestnem prometu, ki spadajo v pristojnost EU. Na splošno je pričakovati stalen, vendar postopen napredek, ki bo v veliki meri odvisen od politične volje.

Hkrati ekosistem deležnikov EU na področju varnosti v cestnem prometu ni vzpostavljen tako, da bi se lahko izkoristile potencialno pomembne koristi za varnost v cestnem prometu, ki jih obeta napredek na področju tehnologij za avtomatizacijo vozil. Čeprav je v akcijskem načrtu za avtomobilski sektor<sup>75</sup> to področje opredeljeno kot ključen sestavni del prihodnje agende EU za konkurenčnost, institucionalni okvir, ki bi presegal fazo preskušanja, še ni vzpostavljen. Kljub temu obstaja velik potencial, da bi se takšne strukture v veliki meri financirale z uporabniki.

Pri razmisleku o vprašanjih upravljanja je treba upoštevati potrebe strateških čezmejnih koridorjev in vozlišč, vključno s tistimi z dvojno rabo. To vključuje zagotavljanje skladnosti med varnostjo v cestnem prometu, izvajanjem omrežja TEN-T ter vidiki kibernetске varnosti in odpornosti.

Komisija se zavezuje, da bo:

- razširila projekte za krepitev zmogljivosti in izmenjave dobrih praks na področju varnosti v cestnem prometu med organi na vseh ravneh upravljanja,

<sup>73</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en).

<sup>74</sup> Sveženj zajema tri direktive: [Direktivo \(EU\) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o voznških dovoljenjih](#); [Direktivo \(EU\) 2025/2206 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o spremembi Direktive \(EU\) 2025/2205 glede določenih prepovedi vožnje](#); [Direktivo \(EU\) 2024/3237 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. decembra 2024 o spremembi Direktive \(EU\) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu](#).

<sup>75</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor, COM(2025) 95 final, 5. marec 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- državam članicam zagotavljala bolj strukturirane povratne informacije o skupnih vprašanjih, ki so jih te izpostavile v okviru skupine na visoki ravni za varnost v cestnem prometu,
- proučila potrebo po spremembah struktur upravljanja EU glede varne uvedbe povezanih in avtomatiziranih vozil.

Komisija poziva države članice, naj:

- zagotovijo, da imajo vzpostavljene dobro delujoče strukture in organe za upravljanje in usklajevanje varnosti v cestnem prometu,
- dodelijo ustrezna sredstva za varnostne programe,
- se zavežejo rednemu spremljanju in poročanju o napredku.

Komisija poziva lokalne in regionalne oblasti, naj:

- sprejmejo celovite pristope k varnosti v cestnem prometu, ki bodo vključevali varnost v načrtovanje rabe zemljišč in prometnega sistema,
- izvajajo strategije upravljanja hitrosti,
- zagotovijo ustrezno infrastrukturo za ranljive udeležence v cestnem prometu,
- razvijajo zmogljivosti za nujni odziv.

## 9. ZAKLJUČEK

Ta pregled izvajanja okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 razkriva zaskrbljujočo realnost: čeprav je bil dosežen napredek, je tempo izboljšav v številnih državah članicah prepočasen, da bi bilo mogoče doseči cilj EU do leta 2030. Pregled obenem izpostavlja pozitivne vidike, saj so v njem opredeljeni nekateri učinkoviti ukrepi, ki bi jih bilo mogoče razširiti ali prenesti v druge okoliščine, ter obetavna uvedba novih tehnologij in pristopov, ki lahko prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu. Poleg tega nekateri ukrepi in naložbe potrebujejo čas, da dosežejo učinek, in se ne izrazijo takoj v podatkih o varnosti v cestnem prometu. Pomembno je, da Komisija in države članice še naprej sprejemajo ukrepe za doseganje kratkoročnih in dolgoročnih pozitivnih učinkov.

Rezultati, povzeti v tem poročilu, ponazarjajo, koliko je mogoče doseči, kadar k pristopu „Varni sistem“ v okviru svojih pristojnosti prispevajo akterji na vseh ravneh – od posameznikov do upravljavskih struktur na ravni EU. Vendar pa upočasnitev napredka pri uresničevanju „Vizije nič“ – ob hkratni povečani rasti prometa ter novih družbenih in tehnoloških trendih – odpira vprašanje, ali je obstoječi nabor orodij za varnost v cestnem prometu primeren za prihodnost.

Analiza kaže, da postajajo izzivi na področju varnosti v cestnem prometu vse bolj zapleteni, saj nanje vplivajo demografske spremembe, tehnološka preobrazba, podnebne spremembe in spreminjajoči se vzorci mobilnosti, ki pri oblikovanju okvira politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 niso bili v celoti predvideni.

Vendar pa poročilo razkriva tudi pomembne priložnosti za napredek. Tehnološki napredek na področju varnosti vozil, vse večja ozaveščenost o gospodarskih koristih naložb v varnost ter okrepljena politična usmerjenost k trajnostni mobilnosti ustvarjajo ugodne pogoje za pospešeno ukrepanje.

Ključno je, da se te priložnosti izkoristijo z usklajenimi, trajnostnimi in ustrezno financiranimi prizadevanji po vsej EU ter v državah članicah na vseh ravneh upravljanja in družbe. Naložbe v varnost v cestnem prometu prinašajo znatne koristi, ne le v obliki preprečenih stroškov, temveč tudi v obliki boljše kakovosti življenja in večje gospodarske produktivnosti. Razlog za ukrepanje je prepričljiv tako s socialnega kot z gospodarskega vidika.

Uspeh bo odvisen od obnovljene politične zaveze, ustreznega financiranja, okrepljenega sodelovanja med deležniki in pripravljenosti za sprejetje inovativnih pristopov k trdovratnim izzivom. Komisija je pripravljena podpirati države članice in deležnike pri tem ključnem prizadevanju, pri čemer se zaveda, da bosta za uresničitev „Vizije nič“ potrebna skupno ukrepanje in skupna odgovornost.

Možnost reševanja življenj, preprečevanja poškodb ter doseganja gospodarskih koristi upravičuje trajna prizadevanja, potrebna za doseg ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu.

Komisija poziva države članice in vse deležnike, naj nujno sprejmejo ta izziv in prispevajo k prihodnosti, v kateri se bo EU čim bolj približala ničelnemu številu smrtnih žrtev v cestnem prometu in v kateri bo mobilnost trajnostna in varna. Brez ponovne zavezanosti, naložb in ukrepanja v vseh državah članicah ter na ravni EU bodo ta prizadevanja za reševanje življenj na naših cestah ostala zgolj ambicija.